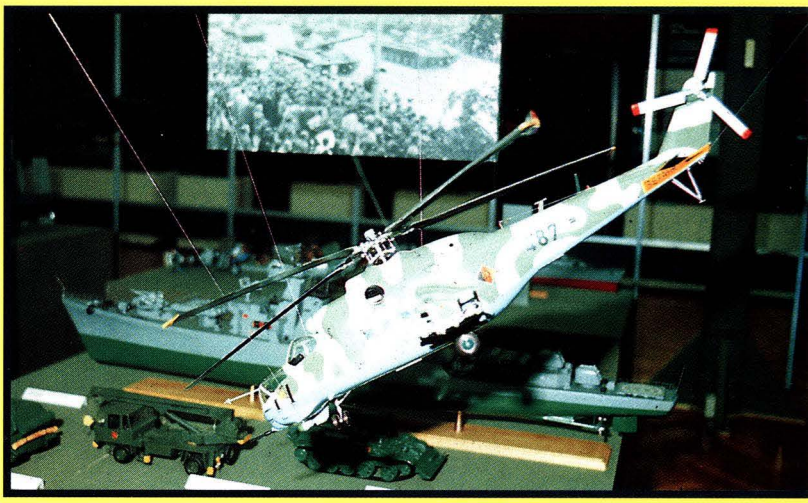
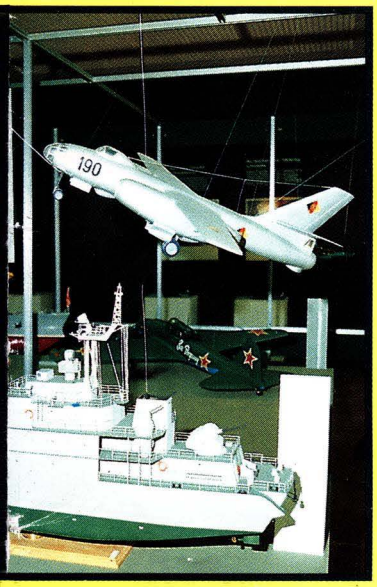
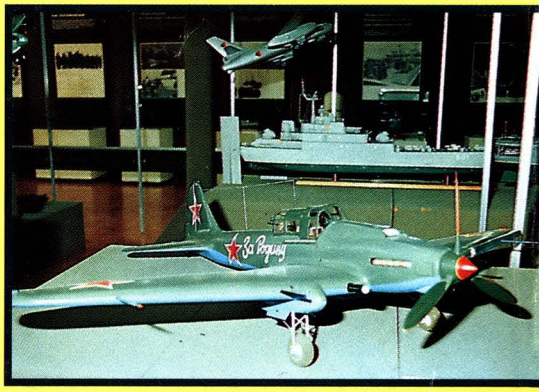
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport · 19. Jahrgang · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M

modell bau heute 1'88







Leserfoto-Wettbewerb

Mein Modell

die erste Seite

Für unseren Leserfoto-Wettbewerb „Mein Modell", an dem jeder Leser mit seinem Modellfoto (Format 13 × 18 cm, Hochglanzpapier) teilnehmen kann, kam wieder ein „Postsack" mit zahlreichen Aufnahmen. Wir wählten diesmal zum Jubiläum der Sowjetarmee Modellnachbauten interessanter Militärtechnik aus.

Klaus Hiller aus Altenburg schickte uns ein Foto von der Selbstfahrlafette ISU-152 (Maßstab 1:30).

Das Panzerautomodell baute Thomas Tegeler aus Bad Salzungen.

Die Polikarpow Po-2 im Maßstab 1:72 fertigte unser junger Leser Frank Reder aus Dahme (Mark) an.

Das Küstenpanzerschiff ADMIRAL USCHAKOW ist ein beliebtes Modellvorbild, das Thomas Tegeler aus Holz und Pappe aufbaute.

Volker Weigl aus Gotha stellt sein Modell eines Schwimmwagens PTS-M vor.

Nach Bauunterlagen unserer Zeitschrift entstand das Modell des Panzers T-62 (M 1:25), wie immer bei Wolfgang Kirchberger aus Jena funktionstüchtig.

Unser Titel

zeigt Aufnahmen aus der Sonderausstellung des Armeemuseums der DDR in Dresden. Unter dem Titel „Militärgeschichte – Modell – Modellbau" gibt das Armeemuseum der DDR erstmalig einen umfassenden Einblick in seinen seit 1961 kontinuierlich gewachsenen Modellbestand. Noch bis zum 30. September 1988 ist diese repräsentative Exposition zu sehen. Die Öffnungszeiten am Dr.-Kurt-Fischer-Platz 3 sind Dienstag bis Sonntag von 9 bis 17 Uhr. Anmeldungen von Führungen sind unter der Telefonnummer 5 92 32 66 (Dienstag bis Donnerstag von 9 bis 16 Uhr) möglich. Eine Empfehlung für alle GST-Modellsportsektionen und Arbeitsgemeinschaften.

FOTOS: WOHLTMANN

Im Friedensdienst auf allen Meeren

Die UdSSR wird von vierzehn Meeren und drei Ozeanen umschlossen, und sie hat eine 40000 km lange Seegrenze. Vielseitig und verantwortungsvoll sind daher die Aufgaben der Seekriegsflotte der UdSSR. Den Grundstein für diese schlagkräftige, hochmoderne Flotte legte vor nunmehr siebzig Jahren W. I. Lenin mit seinem Dekret vom 29. Januar (11. Februar) 1918 über die Schaffung einer eigenen Roten Flotte. Den Anfang des mühsamen und schwierigen Aufbaus der sowjetischen Seestreitkräfte bildeten etwa zweihundert Wasserfahrzeuge aller Art, darunter auch einige zum Teil veraltete Kampfschiffe und U-Boote, die nach den Kriegsereignissen übriggeblieben waren. Erst in den dreißiger Jahren konnte zur Modernisierung der vorhandenen und zum Neubau moderner Schiffe übergegangen werden.

Heute gehören zum Bestand der Seekriegsflotte Unter- und Überwasserkräfte, Seeflieger- und Küstenraketenartilleriekräfte sowie Marineinfantrie. Die Seestreitkräfte der UdSSR haben sich im wahrsten Sinne des Wortes in eine Teilstreitkraft mit weltweitem Aktionsradius verwandelt und sind in der Lage, die auf die Erhaltung des Friedens gerichteten Interessen der ganzen sozialistischen Staatengemeinschaft auf See zuverlässig zu schützen.

Unser Bild zeigt das sowjetische Wachschiff DRUSHNY (im Seekanal von Warnemünde am 4. Oktober 1979), das wir aus Anlaß des 70. Jahrestages der Sowjetarmee auf unserer Beilage und auf den Seiten 20/21 vorstellen.

Mit 2 Mach durch die Luft

Anläßlich des 70. Jahrestages der Sowjetarmee stellen wir unseren Lesern die Tupolew Tu-22 auf den Seiten 4 bis 6 vor.

GST-Modellsportkalender

FLUGMODELLSPORT

Ludwigslust. 10. Winterpokal F3MS (Jun./Sen.) vom 27. bis 28. 2. 1988 auf der Rennbahn. Meldungen bis 10. 2. an Hanno Grzymislawska, Grüner Steig 9, Grabow, 2804 (Tel. 23 64).

... mbh-aktuell ... mbh-aktuell ...

Etwa 500 Exponate präsentierten die 30 Mitglieder des Zwönitzer GST-Modellsportzentrums "Roter Admiral" in einer Ausstellung des vergangenen Jahres, die sie aus Anlaß des 35. Jahrestages des Bestehens des Modellsportzentrums organisierten.

Höhepunkt waren vielseitige Vorführungen im 1000 m^2 großen Wasserbecken, auf der Asphaltbahn und in der Luft vor dem Domizil der GST-Modellbauer, das seit vielen Jahren Lothar Graupner leitet.

Zum Rücktitel

Folgende Flaggen und Wimpel der Seekriegsflotte der UdSSR sind auf dem Rücktitel abgebildet (von links oben beginnend): 1 – Flagge des Ministers für Verteidigung, 2 – Flagge des Chefs des Generalstabs, 3 – Flagge des Oberbefehlshabers der Seekriegsflotte, 4 – Flagge des Chefs des Hauptstabs der Seekriegsflotte, 5 – Seekriegsflagge, 6 – Gösch, 7 – Dienstflagge für Schiffe und Boote der Grenztruppen, 8 – Dienstflagge für Hilfsschiffe der Seekriegsflotte, 9 – Flagge des Befehlshabers einer Flotte, 10 – Flagge des Kommandierenden eines Geschwaders, 11 – Flagge des Kommandierenden eines Schiffsverbandes, 12 – Wimpel eines Reedebefehlshabers, 13 – Wimpel eines Brigadechefs, 14 – Wimpel eines Abteilungschefs.

Zeichnung: Römer

GST-Verpflichtung XI. Parteitag der SED

PANZERSALUT aus allen Modellrohren

Die bereits in den ersten Jahren der Sowjetmacht geschaffenen Panzertruppen wurden in den Händen des Proletariats und seiner Armee zu einem mächtigen Instrument des Schutzes des Sowjetstaates vor den imperialistischen Aggressoren. Ohne die Rolle und die Bedeutung der anderen Kampfmittel schmälern zu wollen, können wir heute feststellen, daß die Panzertruppen unbestrittene Verdienste bei der Erringung des Sieges im zweiten Weltkrieg hatten.
Über eine GST-Modellsportsektion, die sich der Modellnachbildung sowjetischer Panzertechnik verschrieben hat, berichten wir anläßlich des 70. Jahrestages der Sowjetarmee.

Das war ungewöhnlich: Sechs GST-Modellsportler aus der Kreisorganisation Zossen gründeten eine Sektion und bauten Panzermodelle im Maßstab 1:10. Dabei sind die Instandsetzungswerker keineswegs hohe Militärs oder Militärhistoriker, die sich der Erforschung der Panzerstrategie verschrieben haben. Ihren Ehrendienst bei der NVA haben sie selbstverständlich alle schon hinter sich, aber nicht jeder leistete diesen bei den Panzertruppen ab.

Wenn die Zossener mit ihren Panzermodellen unterwegs sind, läuft das in der Regel nicht ohne lautstarke „Einlagen" ab. So überraschten die GST-Modellsportler die Besucher des Berliner Pionierpalasts „Ernst Thälmann" damit, daß einigen Jugendlichen rasselnd kuchenbrettgroße Panzermodelle folgten, wohin sie auch gingen. Die „Fahrer" standen mit ihren Funkfernsteuerungen im versteckten Winkel und amüsierten sich königlich über die Verwunderung der Verfolgten. Solch ein Auftritt – vornehmlich vor Jugendlichen – endet schließlich in einem Salutschießen aus allen Modellrohren.

„So spektakulär treten wir natürlich nicht jedesmal auf", schränkte der „Kommandeur" der Panzerkompanie en miniature, Karl-Heinz Ludwig, die Schauvorführung seiner GST-Kameraden ein. „Wir beschäftigen uns mit der Modellnachbildung moderner Kampftechnik der sozialistischen Armeen, weil uns die Perfektion der großen Vorbilder imponiert und die Vielgestaltigkeit der ferngesteuerten Funktionen am Modell reizt." Daß sie ihre ferngesteuerten Panzermodelle ausgezeichnet beherrschten, bewiesen die Zossener Automodellsportler an diesem Nachmittag im Pionierpalast immer wieder den interessierten Besuchern. Zu den bereits von ähnlichen Modellen gewohnten typischen Bewegungen eines Kettenfahrzeuges kommen noch eine Reihe von Sonderfunktionen, wie das Auftauchen eines Kommandanten in der sich öffnenden Turmluke, das Zünden von Nebelkörpern, MG heben und senken und das bereits geschilderte Abschießen von Knallkörpern.

„Zur Zeit arbeiten wir an der Simulation der Dieselmotorengeräusche durch einen Tongenerator", kommentiert Kamerad Ludwig die weiteren Vorhaben der Panzermodellbauer. Bereitwillig öffnen die Modellsportler alle verfügbaren Klappen und Luken, um den Interessierten Einblicke in das Innenleben der Modelle zu gewähren. Dabei wird sichtbar, daß die Modelle über nichtschaltbare Getriebe durch 12-Volt-Motoren drehzahlgeregelt angetrieben werden. Das Drehen des Turmes sowie das Heben und Senken der Kanone bewirken Servomotoren mit Endausschaltern. Das Abfeuern der Granaten schließlich erfolgt elektrisch in der Funktionsweise eines Trommelrevolvers.

Mit ihrem schlagfesten GFK-Gehäuse und den aus Plast gespritzten originalgetreuen Gliederketten machen die Modelle nicht nur einen soliden Eindruck, sondern sie bringen auch eine beachtliche Masse von 18 kg auf die Waage!

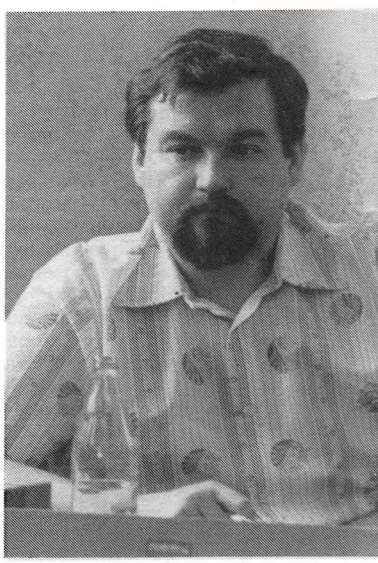
Hat die Sektion weitere Pläne zum Modellnachbau von Militärtechnik? „Natürlich", bekräftigt Karl-Heinz Ludwig. „Wir wollen unsere vorhandenen Modelle weiter verbessern und neue Typen von interessanter Kampftechnik unserer Landstreitkräfte bauen. Damit wollen wir einen Beitrag leisten zur patriotischen Erziehung unserer Jugend und zur Vorbereitung auf ihren Wehrdienst."

Dabei kennen die Zossener sehr gut das Sprichwort von dem geladenen Schießgewehr, und sie halten es mit der Grundaussage zu unserer Militärdoktrin, daß die Lösung aller strittigen internationalen Fragen ausschließlich auf friedlichem Wege, mit politischen Mitteln möglich ist. Sie wissen aber auch: Falls dennoch ein Angriff gegen die Streitkräfte der verbündeten Staaten verübt wird, werden sie dem Aggressor eine vernichtende Abfuhr erteilen.

Ke

SOLIDARITÄTSSCHECK. Daß die Solidarität im Denken und Handeln der Mitglieder der Gesellschaft für Sport und Technik stets Herzenssache ist, brachte auch die 3. Tagung des Zentralvorstandes unserer sozialistischen Wehrorganisation zum Ausdruck (siehe auch mbh 12'87). Sichtbarer Beweis des Kampfes der Mitglieder unserer Organisation um die Sicherung des Friedens und die Stärkung des Sozialismus, stets verbunden mit der konkreten Tat für die Solidarität, war die Übergabe eines Schecks in Höhe von 600000 Mark durch den Vorsitzenden des ZV der GST, Vizeadmiral Günter Kutzschebauch, an den Generalsekretär des Solidaritätskomitees der DDR, Achim Reichardt. Im Namen des Solidaritätskomitees bedankte sich Achim Reichardt für diesen Ausdruck antiimperialistischer Solidarität.

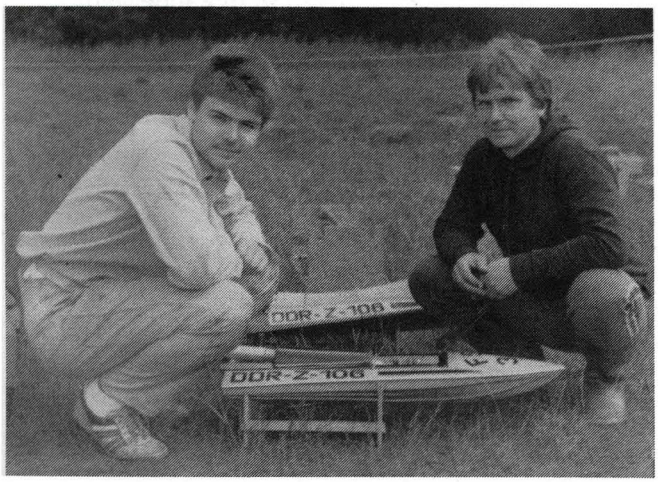
*

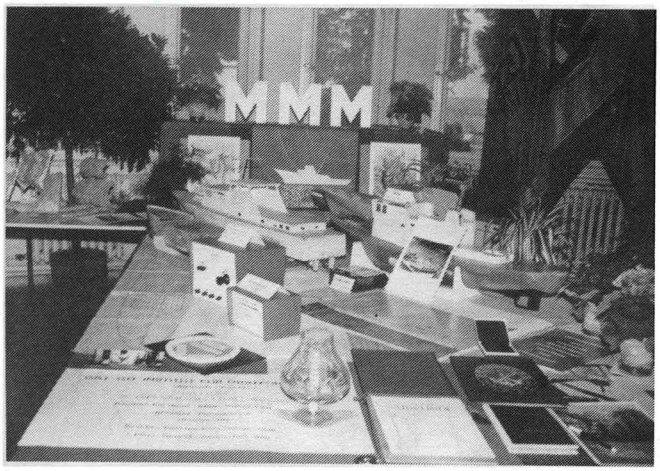


VORBILD. Vor etwa zehn Jahren wurde in Wolkenstein eine GST-Sektion Automodellsport gegründet. Die Leitung übernahm Bernd Schönherr. Seitdem wird eine zielstrebige, kontinuierliche und interessante Arbeit geleistet. Die Kameraden erbrachten unter anderem 2000 Stunden freiwilliger Arbeit, und sie bauten in dieser Zeit eine SRC-Bahn. Großen Anteil daran hat Kamerad Bernd Schönherr. Anläßlich des 35. Jahrestages der GST wurde er als „Hervorragender Übungsleiter" der GST für seine langjährige gute Arbeit geehrt.

Informationen/Fotos: Beier, Heinrich, Winter

SIEGER. Bei der zum ersten Mal auf dem Badesee Cottbus-Madlow ausgetragenen Lausitzer Bezirksmeisterschaft im Schiffsmodellsport der GST in den Rennbootklassen FSR und F1 errangen Frank Buchwald bei den Junioren und Winfried Zeug (beide GST Cottbus/Stadt) in den Rennbootklassen FSR –3,5 und –6,5 jeweils den ersten Platz.





MMM. Schüler der Arbeitsgemeinschaften „Junge Schiffsmodellsportler" und „Junge Techniker" aus der 88. Oberschule Pillnitz, aus Graupa, Leuben und Wiedersedlitz gestalten mit ihren Modellen eine Ausstellung bei der MMM der Akademie der Landwirtschaftswissenschaften der DDR, Institut für Obstforschung Pillnitz.

Nach dem Ehrendienst zurück

Stolz ist die GST-Grundorganisation der Station Junger Naturforscher und Techniker Rathenow auf ihre Nachwuchsarbeit. Viele junge Modellsportler holen sich als Übungsleiter, Schiedsrichter, AG-Leiter, Militärkraftfahrer und Leiter des Schießens das nötige Rüstzeug für ihre Armeezeit. Sie leisten in den Reihen der Nationalen Volksarmee einen mehrjährigen Ehrendienst zur Sicherung des Friedens. So dienten die Kameraden Bernau und Köppen (unser Bild), Bauer, Wutschke sowie Goetze als Soldaten auf Zeit bei der NVA.

Die beiden letztgenannten Kameraden kehrten nach ihrem Ehrendienst wieder in ihre GST-Grundorganisation zurück. Vorbildlich leiten sie als Reservisten die „zweite Schicht" der Schiffsmodellsportler. Dabei stehen sie ihren Schülern mit Rat und Tat jederzeit zur Seite.

Daß in dieser Grundorganisation eine gute Arbeit geleistet wird, zeigt sich auch darin, daß die Flug- und Schiffsmodellsportler einen Trainingsraum für das Luftgewehrschießen schufen. Ihn nutzen sechs Arbeitsgemeinschaften vor allem dann, wenn um Schießleistungsabzeichen sowie um den besten Schützen des Modellsports gekämpft wird.

Kameradschaft und Hilfsbereitschaft während der Baustunden in der Werkstatt sowie eine gute Disziplin im Wettkampfbetrieb sind zur Selbstverständlichkeit geworden. Großen Anteil daran haben unsere Reservisten. Ihrem Vorbild eifern die Kameraden Golze und Wernicke nach. Der eine wird Berufsoffizier, der andere wird für drei Jahre zur Volksarmee gehen.

Auch während der Armeezeit bleiben die Kameraden ihrer Grundorganisation verbunden. Im Urlaub besuchen sie regelmäßig ihre Kameraden und informieren sich über das Wettkampfgeschehen. Deshalb finden viele unserer Soldaten nach der Armeezeit den Weg zurück in die GST-Grundorganisation, als Reservisten ... **Helmut Wernicke**

Revolution und Friedenskampf

Zum 70. Jahrestag der sowjetischen Streitkräfte

Zu den wichtigsten Vermächtnissen des Roten Oktober gehört die von Lenin im Oktober 1918 formulierte Erkenntnis: „Eine Revolution ist nur dann etwas wert, wenn sie sich zu verteidigen versteht ..."

Die Gründung der sowjetischen Streitkräfte zur unmittelbaren Sicherung der proletarischen Revolution entsprach dieser Erkenntnis. Die in den nachfolgenden Jahren ständig wahrgenommene Vervollkommnung der Kampfkraft und Gefechtsbereitschaft der Armee im Interesse der Verteidigung der sozialistischen Errungenschaften, der friedlichen Arbeit des Volkes sowie der Souveränität und territorialen Integrität des sowjetischen Staates und seiner Verbündeten erwies sich unter den Bedingungen der ständigen Bedrohung des jungen Sowjetstaates durch die aggressivsten Staaten des Imperialismus als eine unerläßliche Notwendigkeit.

Die Erfahrungen und Lehren dieses Kampfes sind heute mehr denn je ein wichtiger Bestandteil der Strategie der im Warschauer Vertrag brüderlich verbundenen sozialistischen Länder und Armeen im Kampf um die Erhaltung des Friedens. Sie führen mit zwingender Konsequenz zu der Erkenntnis: Mehr denn je sind die Fähigkeit und Bereitschaft des Sozialismus, seine Sicherheit zu verteidigen, ein wichtiger Friedensfaktor.

Unter diesem Aspekt beschäftigen sich nicht wenige Modellsportler unserer Organisation mit dem Nachbau sowjetischer Kampftechnik: Panzer, Spezialtechnik, Kampfflugzeuge und Kriegsschiffe. Dabei lassen sich unsere Modellbauer stets von der Notwendigkeit leiten, daß die Erhaltung des friedenssichernden militärstrategischen Gleichgewichts von den im Warschauer Vertrag vereinten Bruderarmeen erfordert, die sich aus der sozialistischen Gesellschaftsordnung ergebenden objektiven Vorzüge noch effektiver für die zuverlässige militärische Sicherung der Errungenschaften unserer Länder zu nutzen.

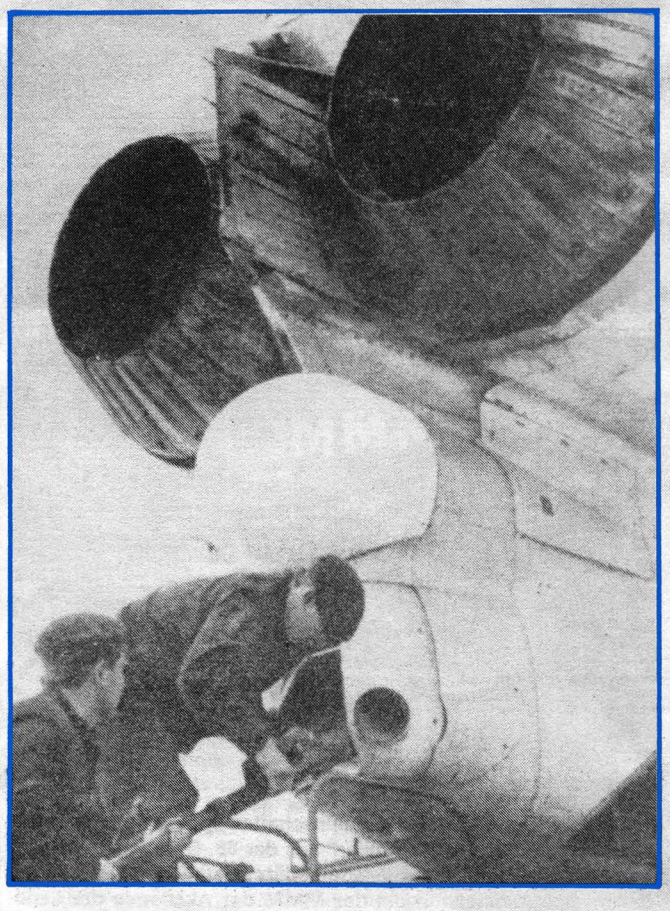
Gemäß der von der Berliner Tagung des Politischen Beratenden Ausschusses formulierten Militärdoktrin der sozialistischen Staaten besteht ihr Kernstück darin, „die militärische Stärke auf einem ausschließlich für die Verteidigung ausreichenden Niveau zu gewährleisten".

Panzer ist eben nicht gleich Panzer, auch nicht im Modell! Unsere Militärmodellbauer wissen das: Je moderner die Waffensysteme werden, um so größer ist die Verantwortung, die dem Menschen als Beherrscher der Technik zukommt. Diese Erkenntnis, gepaart mit dem unbedingten Kampf um die Sicherung des Friedens, bildet das moralische Gerüst, wenn unsere Modellbauer sowjetische Kampftechnik in höchster Modellperfektion nachbilden. **Georg Kerber**

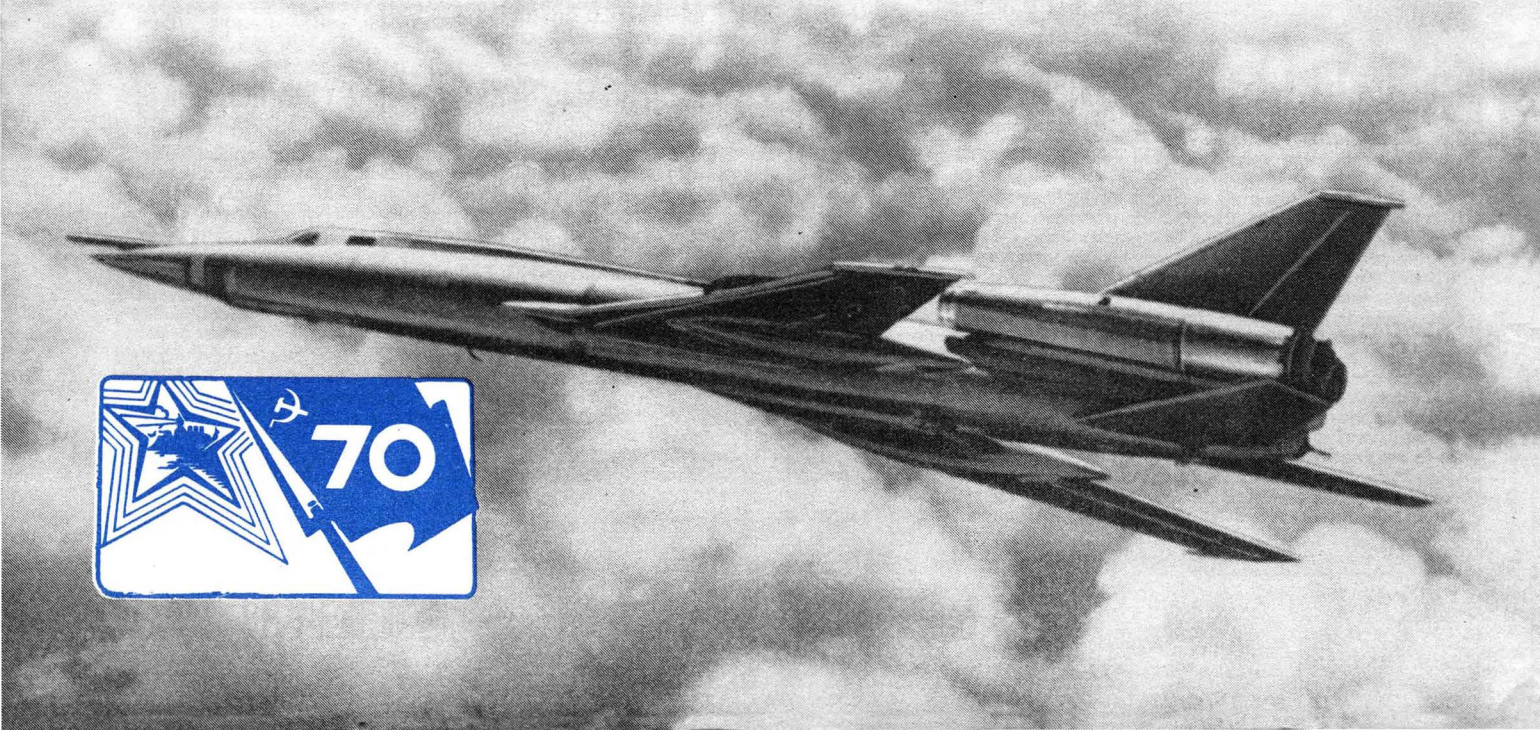
Am dritten Tag der Oktoberrevolution, am 10. November 1917, schlug die Geburtsstunde der sowjetischen Luftflotte. Auf Anweisung Lenins bildete sich in Petrograd beim Revolutionären Kriegskomitee das Büro der Kommissare der Fliegerei und Luftschiffahrt. Es wurden damit große Anstrengungen unternommen, um unter anderem eine starke militärische Luftflotte zu entwickeln und die Basis für eine moderne Flugzeugproduktion zu schaffen. Denn eine wichtige, von Lenin 1918 formulierte Erkenntnis lautet: „Eine Revolution ist nur dann etwas wert, wenn sie sich zu verteidigen versteht ..."

Die Erfahrungen und Lehren des Kampfes sind heute wichtiger denn je. Sie gehören zum Bestandteil der Strategie der im Warschauer Vertrag brüderlich verbundenen sozialistischen Länder und Armeen. Das unterstreicht das Kernstück der auf der Berliner Tagung des Politischen Beratenden Ausschusses formulierten Militärdoktrin: ... die militärische Stärke auf einem ausschließlich für die Verteidigung ausreichenden Niveau zu gewährleisten.
Anläßlich des 70. Jahrestages der Sowjetarmee und der Seekriegsflotte stellen wir unseren Lesern das Überschallbombenflugzeug Tu-22 vor.

Die SCHÖNE von Tupolew

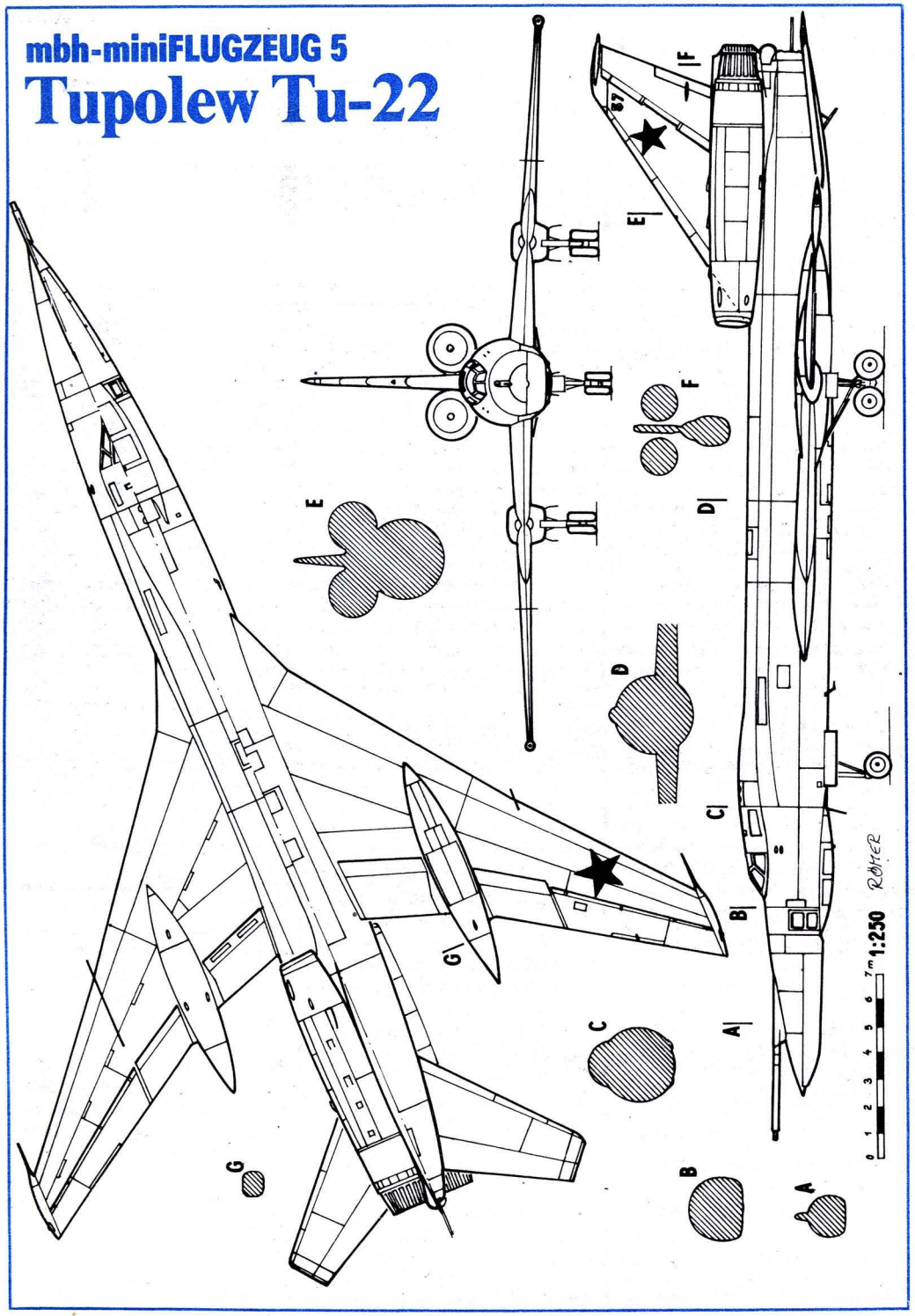


Als Höhepunkt der Luftfahrtschau vom 9. Juli 1961 ist das Erscheinen des bis dahin gänzlich unbekannten Typs Tu-22 in die Geschichte der Luftfahrt eingegangen. Da zu jener Zeit noch keine Typenbezeichnung bekannt war (bis heute gibt es keine offiziellen sowjetischen Angaben zu dieser Maschine), gaben westliche Luftfahrtexperten dem Flugzeug zunächst den Codenamen „Beauty" – die Schöne. Erst später änderte man den NATO-Code in „Blinder". Mit ihren ungewöhnlichen Konturen ist die letzte Konstruktion, an der A. N. Tupolew noch selbst mitgearbeitet hat und die gleichzeitig als erstes einsatzreifes strategisches Überschall-Flugzeug der UdSSR gilt, tatsächlich eine Schönheit: Besondere Eleganz in der Linienführung, zweckmäßige aerodynamische Formgebung vereint mit außerordentlich hohem Standardisierungsgrad, hoher Zuverlässigkeit und guten Wartungseigenschaften – so urteilten Fachleute in internationalen Presseorganen über die Tu-22.
Etwa bis zum Jahre 1959 soll der Typ, (Werkbezeichnung: Tu-105, Erstflug 1957), erprobt und im Zeitraum bis 1963 als Bomber und Raketenträger in die Truppenteile der Fern- sowie der Marineflieger eingeführt worden sein. In diesen



mbh-miniFLUGZEUG 5

Tupolew Tu-22

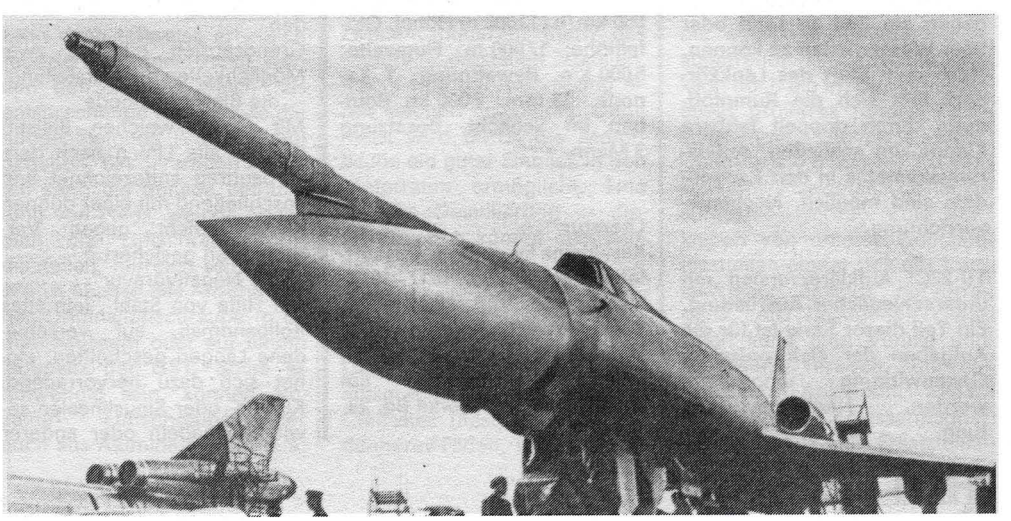


Flugplatz Domededowo gezeigten Tu-22 verdeutlichen, daß die Triebwerksgondeln dieser Maschinen gegenüber denen der Vorserie von 1961 vergrößert worden waren. Das ließ auf den Einbau leistungsfähigerer Strahlturbinen schließen.

Später in der Militärpresse der UdSSR veröffentlichte Fotos lassen erkennen, daß die Tu-22 der sowjetischen Luftstreitkräfte sowie die der Seefliegerkräfte mehrmals modifiziert worden sind. Das betrifft Änderungen am Bug und am Waffenschacht ebenso wie Details in der Ausrüstung. So trug man den veränderten Bedingungen Rechnung und stattete die Tu-22 sowohl als Aufklärer als auch für den funkelektronischen Kampf aus. Zu erkennen ist das an den unterschiedlichen Verkleidungen bzw. Abdeckungen im Rumpf für die verschiedenen Kameras bzw. Sensoren.

Prinzipiell ist die Tu-22 ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Der schlanke Rumpf ist nach der Flächenregel gestaltet, wonach sich der ovale Querschnitt in den einzelnen Bereichen stark verändert und die sogenannte Wespentaillen-Einschnürung aufweist. Dadurch werden sehr günstige Widerstandsbeiwerte erreicht. Der spitze Bug nimmt die Elektronik- und Nachtankausrüstung auf. Eine Verglasung an der Rumpfunterseite mit einer nur ganz leicht angedeuteten Wanne kennzeichnet den Platz des Bombenschützen/Operateurs. Die auf der Rumpfoberseite in einen Gestängetunnel übergehende Kabine nimmt auf hintereinanderliegenden Sitzen die beiden anderen Besatzungsmitglieder auf. Vom üblichen Bau-

beiden Versionen war die Tu-22 bereits 1961 in Tuschino zu sehen. Während neun Maschinen in Dreierketten in der Bomberausführung vorbeiflogen, trug eine zehnte Maschine halb in den Rumpf eingezogen ein Flügelgeschoß großer Reichweite. Außerdem war der Bug zur Aufnahme der Funkmeßanlage zur Leitung der Fernlenkwaffe umgestaltet und mit einem Stutzen für eine einziehbare Betankungssonde ausgerüstet. Fotografien von den 22 zur Luftfahrtschau im Juli 1967 über dem Moskauer



Tupolew Tu-22

schema abweichend, ist die Anordnung der beiden Triebwerke links und rechts des stark gepfeilten Seitenleitwerkes auf dem Rumpf. Den Abschluß des Rumpfes bilden das Feuerleitradar sowie die automatisch bzw. ferngesteuerte Kanone. Das stark gepfeilte Pendel-Leitwerk ist sehr tief am Rumpf angesetzt. Die weit zurückgesetzten, stark gepfeilten Tragflügel konnten durch das Anbringen der Triebwerke im Heck aerodynamisch sauber ausgelegt werden, wodurch sich die effektive Auftriebsfläche der Tragflügel besser nutzen ließ. Im ersten Drittel der Flügel befinden sich abstehende Fahrwerksgondeln, die gleichzeitig als Anti-Stoßwellenkörper dienen. Auf jedem Tragflügel gibt es zudem einen Grenzschichtzaun. Die Bugstrebe weist zwei Räder auf, die Hauptstreben haben Schlitten mit je vier Rädern.

Versionen: (Die Kennzeichnung mit den Buchstaben ist willkürlich zum besseren Unterscheiden gewählt, sie beruht auf keiner sowjetischen Quelle!)

Tu-22A: Ausgangsmodell als Bomber mit einem Rumpfschacht für die Aufnahme freifallender Bomben oder Minen mit einziehbarer Sonde zum Nachtanken in der Luft eingerichtet, auch als Aufklärer verwendbar.

Tu-22B: Grundsätzlich wie Tu-22A, aber mit verändertem Bug sowie umgebautem Rumpfschacht, um ein Flügelgeschoß halb in den Rumpf eingezogen aufnehmen und gegen ein Ziel an Land oder über Wasser leiten zu können. Nach dem Start des Lenkkörpers läßt sich die Rumpföffnung durch doppelt faltbare Klappluken schließen. Aufklärungskameras in den Radgondeln sind möglich, Nachtankvorrichtung.

Tu-22C: Aufklärerversion mit unterschiedlicher Ausrüstung. Ein Teil dieser Serie ist für die Aufgaben der elektronischen Gegenwirkung umgerüstet worden, Nachtankvorrichtung.

Tu-22D: Schul- und Übungsausführung der Tu-22, etwa in der zweiten Hälfte der 60er Jahre eingeführt; zu erkennen an der überhöht hinter dem Cockpit angebrachten zusätzlichen Kabine für den Fluglehrer mit nach oben herauszuschleuderndem Katapultsitz (Alle anderen Katapultsitze, auch die in den Tu-22-Kampfversionen, sollen nach Berichten der Fachpresse nach unten gerichtet sein). Wie aus Veröffentlichungen der internationalen Literatur hervorgeht, erhielt der Irak im Jahre 1973 zwölf Tu-22A, bei denen die Nachtanksonde fehlt. Lybien verfügt über 20 Tu-22B in ebenfalls modifizierter Form. So haben diese Maschinen ebenfalls keine Nachtanksonde, und die Funkmeßausrüstung entspricht der des Grundtyps.
Die Bezeichnung Tu-22 ist nicht zu verwechseln mit der von 1948, als das unter der Werknummer Tu-79 laufende Projekt für einen Aufklärer mit zwei Strahltriebwerken WK-1 und einem Strahltriebwerk RD-500 erarbeitet wurde. Diese Tu-22 ist jedoch nicht gebaut worden.
Wilfried Kopenhagen

Technische Daten der Tu-22A
Antrieb: zwei Kollessow-Triebwerke WD-7 mit je 170 kN, Startleistung: bei Nachverbrennung, Spannweite: 28,80 m, Länge: 41,70 m, Höhe: 8,68 m, Flügelfläche: 188,6 m², Leermasse: etwa 40,00 t, Startmasse: 68,00 t, maximale Startmasse: etwa 89,00 t, Höchstgeschwindigkeit: 1590 km/h (in 12000 m Höhe), 1160 km/h (300 m), Marschgeschwindigkeit: 960 km/h (12000 m Höhe), Gipfelhöhe: 17000 m, Flugweite: 5000 km, Bewaffnung: 1 Kanone, 23 mm, 8000 kg Bomben im Schacht, Besatzung 3 Mann.

Literatur
Karl-Heinz Eyermann, Die Luftfahrt der UdSSR 1917–1977, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1977,
W. I. Lenin, Bericht in der gemeinsamen Sitzung am 22. 10. 1918, in: Werke Bd. 28, Berlin 1972

In dieser Folge sollen einige allgemeingültige Anregungen zum Bau von vorbildgetreuen Plastflugzeugmodellen am Beispiel der Tu-4 gegeben werden. Diese Anregungen beschränken sich nicht nur auf den Flugzeugmodellbau. Sie sind auch beim Bau von Flugzeugen sowie Schiffen anzuwenden, die aus unterschiedlichen Materialien hergestellt werden.

Die Gravur

Zur Gravur und zu den Nietendarstellungen an Modellen ist schon viel gesagt und in Modellbauerkreisen gestritten worden. Fakt ist, daß sich derartige Details vor allem im Maßstab 1:72 kaum maßstäblich darstellen lassen. Hinzu kommt, daß bei den meisten Bausätzen sowohl die Gravur als auch die Nieten „positiv", also erhaben ausgeführt werden. Dies ist im Zeitalter der Versenknietung und der Hochgeschwindigkeitsprofile und -oberflächen unkorrekt. Hier hilft nur genaues Quellenstudium, ob beispielsweise ein Doppeldecker vor vielen Jahren noch Halbrundnieten hatte oder nicht. Seit dem zweiten Weltkrieg dürfte dies aber passé sein. Andererseits gibt es auf einem Flugzeug eine Vielzahl von technologischen Linien, an denen die einzelnen Blechplatten zusammengefügt werden. Diese sind in guten Drei- bzw. Vierseitenrissen ersichtlich, und sie finden bei Wettbewerben meist besondere Berücksichtigung. Beim Vergleich dieser technologischen Linien mit denen, die der Bausatzhersteller vorgesehen hat, gibt es oft erhebliche Differenzen. Teilweise wird hier recht unmotiviert vorgegangen. Wichtig für die Bewertung ist die Übereinstimmung der Linien in der Dokumentation mit denen in der Modellausführung. Vielfach macht es sich deshalb erforderlich, die Gravuren zu korrigieren.
Dazu sollte die alte Gravur komplett abgeschliffen werden.
Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten der Darstellung:
– die Bleistiftmethode
Mit einem weichen Bleistift werden alle Linien **nach** dem Farbauftrag angezeichnet und anschließend mit einer dünnen Klarlackschicht gegen Verschmieren gesichert.
– die Negativgravur
Mit Hilfe von Stahl-, (ein altes Rollbandmaß, auf verschiedene Längen geschnitten, eignet sich dazu hervorragend) Kurven- oder Sinuslinealen sowie Reißnadeln oder anderer Gravierstichel (auch Dentalbohrer sind geeignet) wird die Oberfläche des Modells eingeritzt und anschließend mit feinem Sandpapier entgratet. Gravierstichel der verschiedensten Formen kann man sich selbst sehr gut aus Fahrrad- oder Motorradspeichen anfertigen (Bild 15). Feine Linien erzielt man auch mit einem scharfen Skalpell.
Das Gravieren sollte an geeigneten anderen Plastteilen geübt werden, bevor es am Modell „ausprobiert" wird. Der optische Eindruck eines so überarbeiteten Modells ist jedoch verblüffend originalgetreu. Die Negativgravur wird zweckmäßigerweise vor dem Zusammenbau des Modells auf einer festen Holzunterlage (Abrutschen/Verletzungsgefahr) durchgeführt.

Zusammenkleben der Hauptbaugruppen

Durch vorheriges mehrmaliges Zusammenstecken und Anpassen der Hauptbaugruppen werden die Teile (insbesondere die Flächen) soweit vorbereitet, daß möglichst wenig Spachtelaufwand betrieben werden muß.
Das Zusammenkleben erfolgt mit herkömmlichem Plastikfix bzw. entsprechenden Klebstoffen bei anderen Materialkom-

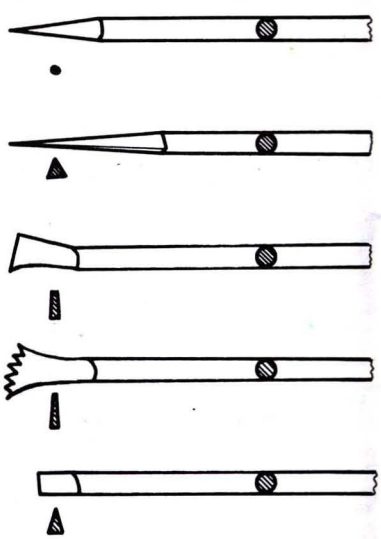


Bild 15: Verschiedene Formen für Gravierstichel aus Stahl-Speichen

1500 Einzelteile: Tu-4

GST-Modellbauer vermitteln Bauerfahrungen (5)

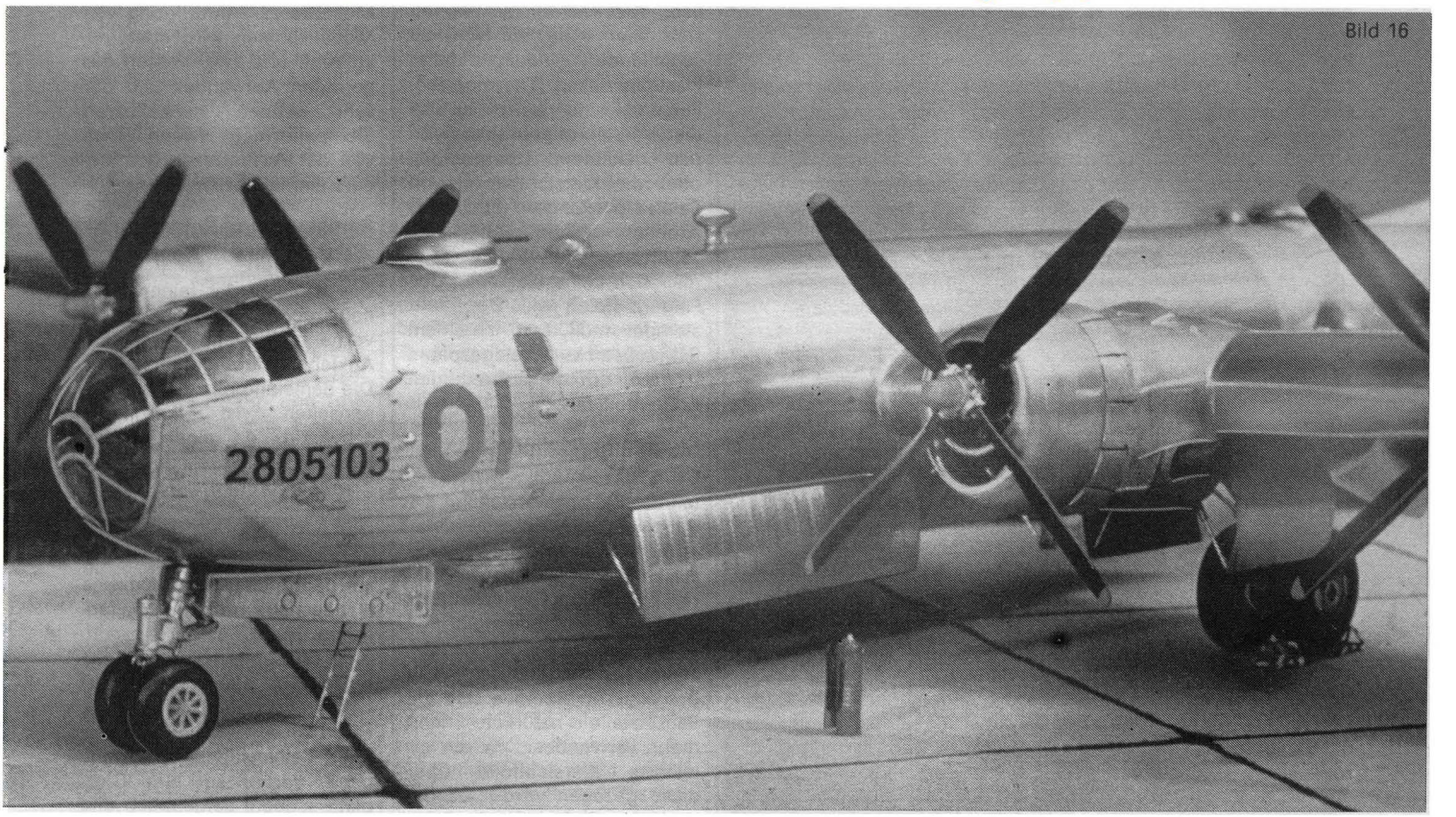


Bild 16

binationen (mbh-Klebstoffibel). Bei größeren Modellen auf einer möglichst festen Helling und/oder mit Hilfe eines entsprechenden Winkelhintergrundes, welcher mit dem gesamten Modell angepeilt werden kann.

Letzterer wird an Hand des vorliegenden Risses der Dokumentation mit ein paar Strichen (natürlich mit den richtigen Winkeln) auf ein Blatt Papier gezeichnet und in Augenhöhe am Arbeitsplatz befestigt. Die korrekte Einhaltung der Winkel zwischen Rumpf/Flächen, Rumpf/Seitenruder, Seitenruder/Höhenruder ist ein wesentlicher Punkt bei der Bewertung der Bauausführung an Wettkampfmodellen. Die Hauptbaugruppen sollten möglichst lange aushärten (mindestens 12 bis 24 Stunden), bevor das Modell weiter bearbeitet wird.

Zur weiteren Bearbeitung gehören das Verspachteln (mit Alkyd- oder Nitro-Spachtel, sehr gut geeignet ist auch der in den ČSSR-Fachgeschäften erhältliche Revell-Plasto-Spachtel) und Verschleifen sowie das Nachgravieren aller Klebeflächen. Besonders wichtig ist dies bei der Rumpfklebnaht.

Detaillierung von Motor- und Luftschraubenbereich

Direkt aus den Bausätzen können beide Baugruppen nur selten verwendet werden, wenn höhere Ansprüche an die Originaltreue eines Modells gestellt werden. Deshalb sollte man sie anfertigen.

Die Luftschraube

Spritztechnisch bedingt sind die meisten Luftschrauben in der äußeren Form (Blattumriß) korrekt, aber die einzelnen Blätter sehr voluminös ausgefallen. Diese Materialstärke kann dann teilweise erheblich reduziert werden. Dabei werden den Blättern gleich das entsprechende Profil sowie die nötige Steigung (Verwindung) gegeben. Bei derartigen Arbeiten kann die genaue Betrachtung von Fotos, welche prinzipiell die Luftschraubenform darstellen, hilfreich sein. Günstig ist ebenso das Ansehen einer Originalluftschraube in einem Museum oder auf einem Flugplatz der GST. Sollte es notwendig sein, können einzelne Luftschraubenblätter auch aus Aluminiumdraht o. ä. sehr gut aus dem Vollen gefertigt werden. Die Originaltreue ist dann nahezu unübertroffen. Anzufertigende Luftschraubendetails können weiterhin sein: der Luftschraubenverstellmechanismus, der Spinner sowie eventuell vorhandene Anlasserklauen für den Huck-Starter oder die Motorkanone.

Der Motor einschließlich Abgasanlage

Da den meisten Bausätzen von Flugzeugen mit Doppelsternmotoren nur ein Zylinderstern und eine Platte als Brandschott beiliegen, deren undefinierbare Erhöhungen den zweiten (hinteren) Stern des Motors darstellen sollen, macht sich die Anfertigung eines solchen notwendig. Denn meist wird durch die Motorhaube ein guter Einblick in den Motorraum ermöglicht. Eine saubere Detaillierung in diesem Bereich kommt dem Modell sehr zugute.

Anfertigen eines Sternmotors

Dazu bedient man sich eines entsprechend geformten Gießastes (Reste vom Ziehen dünnerer Fäden, Durchmesser je nach Modell etwa 5 mm), eines Plastschweißdrahtes oder ähnlicher Materialien zur Darstellung des Kurbelgehäuses als Grundkörper. Auf dem Umfang werden radial die notwendigen Rillen und Sicken angebracht. Anschließend klebt man die erforderliche Zylinderanzahl auf. Die Zylinder fertigt man ebenfalls aus Plastschweißdraht (benutzt der Klempner zum Verschweißen von Plastabflußrohren), etwa 3 mm Durchmesser. Dazu wird mit einem M3-Gewindeschneideisen ein „Gewinde" auf den gesamten Schweißdraht geschnitten und danach die einzelnen Zylinderlängen abgetrennt. Abschließend kann noch ein im Durchmesser etwas größeres rundes Plaststück (mit Locheisen oder -zange aus 0,5 mm bis 1,0 mm starkem Plastabfall gestanzt) aufgeklebt werden. Zum Verkleben von unterschiedlichen Plastteilen eignet sich der Kontaktkleber „Saladur" hervorragend. Aus gezogenen Gießästen kann man Ventile und Ventilstößel fertigen. Zum realistischen Aussehen tragen weiterhin Anlassermagnet (Plastrest aus der Ersatzteilki-

ste) sowie die Zünd- und Benzinleitungen (aus Repassiergarn oder dünnem Draht) bei. Natürlich lassen sich nach dieser Methode ebenfalls komplette neue Motoren fertigen.
Prinzipiell können Reihenmotoren sowie Strahltriebwerke ebenso aus der Ersatzteilkiste oder scratch (aus dem Engl.: Kratzen; Bedeutung kommt wahrscheinlich vom „Zusammenkratzen" der Einzelteile) aufgebaut werden. Aufgrund von Verkleidungen derselben (Rumpf-/Motorgondelverkleidung) tritt dieser Fall jedoch sehr selten auf. Es sei denn, im Rahmen eines Diorama- oder Wettbewerbsmodells soll die Motorverkleidung „abgenommen" werden. Hingewiesen wird an dieser Stelle auf die Möglichkeit der gießtechnischen Herstellung von Motoren. Die Farbgebung eines Motors muß nicht nur komplett in mattschwarz erfolgen. Besser ist eine silbergraue oder andere metallische Grundfarbe.

Abgas- und Kühlluftanlage

Die Abgas-/Auspuffrohre können aus dünnen Plast- oder Metallrohren hergestellt werden. Auch Plasttrinkhalme eignen sich dazu. Im Bausatz vorgesehene Auspufföffnungen müssen auf jeden Fall durch Aufbohren oder Ausfräsen vergrößert werden, denn Originalauspuffrohre haben in der Regel Blechstärke.
Zum Motorbereich gehören ebenfalls dünne Spreizkühlluft- und Abgasklappen, welche aus Papier oder Blech gut angefertigt werden können. Zu beachten ist, daß bei Kühlluftöffnungen, Ölkühlern, Vergaserlufteinlässen entsprechende Blenden, Luftleitbleche und/oder Kühlerrippen eingebaut werden, damit man nicht in das „ganze Modell" sehen kann. Gut eignet sich an der Stirnseite messing- bzw. kupferartig eingefärbter Schaumgummi, welcher durch seine Materialstruktur einen „Kühler" vortäuscht. Durch die Elastizität des Materials erfolgt ebenfalls eine sehr gute Anpassung an die den Kühler umgebenden meist gewölbten Flächen.

Montage von Kabinenhauben und anderen Klarsichtteilen

Wenn keine besondere Notwendigkeit vorliegt, können die in den Bausätzen enthaltenen Teile recht gut verwendet werden. Verbesserungen sind möglich bei der Verringerung der Materialstärke, durch Abschleifen (Verkleinern) der Strebenerhöhungen oder anderer eventuell geprägter Teile wie Scheibenwischer. Durch all diese Arbeiten wird die glasklare Oberfläche schnell stumpf oder beschädigt.
Beim Einsatz aggressiver Klebstoffe gegenüber Plast (z. B. Plastikfix) kann dieser Fall ebenso wie bei schlechter Verarbeitungs- oder Materialqualität eintreten. Abhilfe schafft das völlige Überschleifen der Teile mit (möglichst Wasser-) Schleifpapier. Dabei stets mit großer Körnung (etwa 300) beginnen und stetig (bis etwa 600) verringern. Das trifft übrigens generell auf alle Schleifarbeiten auch am Rumpf und an den Flächen zu. Als Hilfsmittel zum Andrücken werden kleine Brettchen oder Schaumpolystyrolstücke verwendet. Für schwer zugängliche Stellen empfiehlt sich der Einsatz eines Glasfaser-Radierstiftes, wie er zum technischen Zeichnen gebräuchlich (Schreibwarengeschäfte) ist. Nach dem Schleifen werden die Kabinenteile wieder glasklar poliert. Dazu eignen sich handelsübliche Poliermittel wie Elsterglanz und Auto-Polish sehr gut. Es sollte darauf geachtet werden, daß sich die bearbeiteten Stellen beim Polieren nicht zuviel erwärmen.

Anfertigung von Kabinenteilen

Wenn Kabinen offen dargestellt werden sollen, macht sich aufgrund der großen Materialstärke die Anfertigung neuer Kabinenteile bzw. -hauben erforderlich. Gleiches trifft ebenfalls bei Scratch- und Umbauten sowie bei fehlerhaften oder falschen Bausatzkabinen zu. Das gebräuchlichste Verfahren diese herzustellen ist das Ziehen. In der Fachliteratur werden verschiedene Möglichkeiten beschrieben. Neben dem Ziehstempel (Formklotz) werden dabei meist noch ein Niederhalter und eine Matrize (Gegenform) als Grundkörper sowie als Halterung für das Material benötigt. Dieser Aufwand ist für unsere relativ kleinen Teile jedoch sehr hoch.
Einfacher ist es, wenn das über einer Wärmequelle (Kerze, Toaster) erwärmte Plastmaterial direkt über den Ziehstempel bzw. die Form gezogen wird. Das Plastmaterial sollte in diesem Moment weich und teigig sein. Ein mehrmaliges Probieren ist zum Ermitteln des richtigen Zeitpunktes erforderlich. Als Materialien eignen sich sehr viele im Haushalt „anfallende" durchsichtige Plastmaterialien (Thermoplast). Passend sind beispielsweise die Verstärkungsstreifen von neu gekauften Oberhemden oder die Klarsichtdeckel von Salatverpackungen. Für diese Arbeiten sollten Lederhandschuhe benutzt werden, wenn man sich keine Blasen an den Fingern holen will. Der Ziehstempel muß fest in einem Schraubstock eingespannt werden, um die auftretenden Kräfte abzufangen.

Stempelherstellung

Grundsätzlich können zwei Arten der Stempelherstellung unterschieden werden:
– die völlige Neuanfertigung aus Holz oder ähnlichem Material (Suralin ...), bei Erhalt der vorhandenen Kabinenteile,
– die Benutzung der vorhandenen Teile als Ziehstempel.
Bei letzterer Methode sind die Bausatzteile natürlich nicht mehr verwendbar, da die erwärmte Klarsichtfolie über diese gezogen wird. Das dadurch geringfügig (etwa 2 bis 3 Zehntel Millimeter) größere Kabinenabmaß kann auch im Maßstab 1:72 als vernachlässigbar angesehen werden. Korrekturen an der Originalkabinenform können aufgrund der Materialstärke von etwa einem Millimeter in diesem Bereich vorgenommen werden. Dies erfolgt zweckmäßigerweise nach dem Einkleben des Halterungsstiftes. Als Halterungsstift eignet sich am besten ein starker Nagel oder ein der Kabinenform angepaßter Schweißdraht. Das Einkleben erfolgt mit Zweikomponenten-Epoxidharzklebstoff „EPASOL EP-11".
Bei mehrteiligen Kabinen empfiehlt sich das Zusammenkleben aller Einzelteile und das Anfertigen eines Ziehstempels. So werden spätere Anpassungsprobleme vermieden. Das Trennen der (offen darstellbaren) Kabinenteile erfolgt mit einer Rasierklinge gleich auf dem Ziehstempel. Gleiches geschieht mit dem Anreißen oder Markieren der erforderlichen Streben. Zum Schluß erfolgt das Entfernen des überschüssigen Restmaterials, welches zum Festhalten reichlich bemessen sein sollte.
Durch nochmaliges Erwärmen können diese Reste wieder glatt gemacht und für spätere Ziehversuche verwendet werden. Die zuletzt beschriebene Methode zur Anfertigung von Modellkabinen wird meist bevorzugt, und zwar wegen des geringen Aufwandes und der sehr schnell herstellbaren Stempelformen (wenn man von der Aushärtezeit des Klebers einmal absieht).

Bemalung und Befestigung der Kabinen

Das Bemalen der feinen Kabinenstreben läßt sich besser vornehmen, wenn es vor dem Ankleben durchgeführt wird. Die Bemalung gezogener Kabinenseiten ist besonders schwierig, da eine gewisse Führung des Pinsels durch aufgeprägte Streben nicht vorhanden ist.
Hilfreich sind das Befestigen der Kabine in geeigneter Art, z. B. auf dem Ziehstempel und eine Handauflage für die pinselführende Hand. Bessere Ergebnisse bei der Bemalung von Kabinen (vor allem gezogener) werden erreicht, wenn die Farbe auf Abziehbildträgerfolie oder Selbstklebeband (Prenaband, vorher auf eine Glasplatte kleben) aufgetragen und mit Stahllineal und Rasierklinge entsprechende dünne Streifen geschnitten werden. Diese bringt man anschließend auf der Kabinenoberfläche an. Bei der Detaillierung von Kabinen sollten Sonnenschutzblenden, Scheibenwischer, Handgriffe, Klinken o. ä. nicht vergessen werden.
Besonders effektvoll bei großen Kabinenglasflächen ist das „Aufschieben" oder „Öffnen" einzelner Fenster. Dies ist am Tu-4-Modell (Bild 16) ebenfalls umgesetzt worden. Hierdurch ergeben sich vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten bei einem späteren Dioramabau. Die Befestigung von Kabinen (auch der selbstgezogenen) sollte je nach Plastmaterial mit 3-D-Kleber („Wilbra-Elast"), Saladur oder Fimofix K vorgenommen werden.

Detlef Billig

Fortsetzung folgt

Die leise Meisterschaft

1. Europameisterschaft für Saalflugmodelle

Die 1. Europameisterschaft für Saalflugmodelle (Klasse F1D) fand Ende August 1987 in Wrocław (Polen) in der HALA LUDOWA (Volkshalle) statt. Der folgende Beitrag stellt eine technische Betrachtung dar, da sie für die Modellsportler vorrangig von Interesse ist.

Die Bauvorschriften der FAI fordern für F1D-Modelle, daß diese ohne Gummimotor wenigstens ein Gramm wiegen müssen, die Spannweite darf 650 mm nicht überschreiten. So betrugen denn die Gewichte etwa 1,1 g und die Spannweiten 649 mm. Eine typische Modellkonstruktion zeigt die Zeichnung. Es ist das Modell des polnischen Meisters Sylwester Kujawa. Mit ihm hielt er bis zur Europameisterschaft den Hallenrekord mit 37:22.

Wenngleich die Mehrzahl der Modelle eine ähnliche konstruktive Auslegung aufwies, gab es auch Extreme. Man sah sehr große Flügeltiefen (bis zu 200 mm) und Höhenleitwerke, die an Flächeninhalten den Tragflügeln nur wenig nachstanden. Da der Leitwerkabstand nur gering war, wirkte alles sehr gedrungen. Es gab auch entgegengesetzte Konstruktionen mit schlanken Flügeln und Höhenleitwerken, gekoppelt mit sehr langen Rümpfen, teilweise bis zu 900 mm (Bild 1). Die Gesamtflächeninhalte lagen zwischen 12 dm^2 und 20 dm^2. Da selbst die startfertigen Modelle, also einschließlich des Gummimotors, nur etwas über 2 g wogen, ergaben sich Flächenbelastungen im Bereich von 0,15 g/dm^2. Dementsprechend sind die Fluggeschwindigkeiten sehr gering, sie liegen kaum über 0,5 m/s. Das geringe Baugewicht läßt sich nur durch eine umfangreiche Verspannung der Bauteile verwirklichen. Es werden Drähte aus Wolfram, Chrom oder Nickel benutzt, mit einem Durchmesser von 1,5 bis 3 Hundertstel Millimeter. Alle Bauteile sind aus Balsaholz mit einer Dichte von 0,08 bis 0,12 g/cm^3 gefertigt. Die notwendige Flügelverspannung macht einen hochgesetzten Flügel (Baldachin) mit einem Spannturm erforderlich, wobei acht Drähte für die Gesamtverspannung üblich sind. Man sah oft gerade oder nur schwach geknickte Flügelmittelteile mit freitragenden hochgezogenen Ohren (Bild 2).

Die Profilierung wies allgemein fünf Prozent bis sechs Prozent Wölbung bei hoher Dickenrücklage auf, d. h., die Form glich häufig einem Kreisbogen. Alle Höhenleitwerke waren mit tragenden Profilen ausgestattet, so daß der Schwerpunkt der Modelle im Bereich von 55 Prozent bis 80 Prozent der Tragflügeltiefe lag. Bei Modellen mit extrem langen Rümpfen rückte er oft bis an die Flügelendkante heran. Um die Spannung der vom spitzen Spannturm zur Flügelvorder- und -hinterkante laufenden Spanndrähte besser aufnehmen zu können, war an der Knickstelle (oder auch an der Wurzelrippe) oft ein gerader Unterzug eingebaut. Er hatte über je zwei Stäbe Verbindung zur gewölbten Rippe (Bild 3). Um das Drehmoment auszugleichen, waren alle Modelle asymmetrisch aufgebaut, d. h. Rumpfmitte war nicht gleich Flügelmitte. Auch saß das Höhenleitwerk bei nicht aufgezogenem Gummimotor einseitig schräg, um bei vollen Umdrehungen auf dem Strang Schrägstellung zur anderen Seite zu zeigen, bei halb gespannten Gummifäden war dann eine Mittenstellung vorhanden.

Der Aufbau der Höhenleitwerke glich im wesentlichen dem der Flügel, es waren jedoch kaum Abknickungen vorhanden, auch Verspannungen waren die Ausnahme. Eine große Vielfalt bot sich bei den Seitenleitwerken. Diese lagen oft hinter dem Höhenleitwerk, manchmal auch davor, sogar darüber oder darunter, zudem wiesen sie die unterschiedlichen Formen auf. Alle besaßen für den Kurvenflug eine ausgeprägte Schrägstellung.

Große Bedeutung kommt der Stabilität des Rumpfes zu, muß er doch Spannung und Verdrehung des Gummimotors aufnehmen. Hier waren sehr dünne Balsafurniere zu Röhrchen von 6 mm bis 7 mm Durchmesser verarbeitet. An der Rumpfröhre befanden sich kleine, dreieckige Ausleger (Bild 4), über die hinweg

FORTSETZUNG AUF SEITE 11

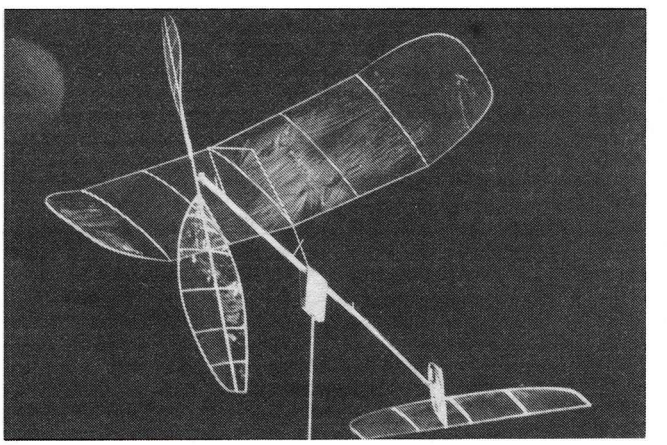
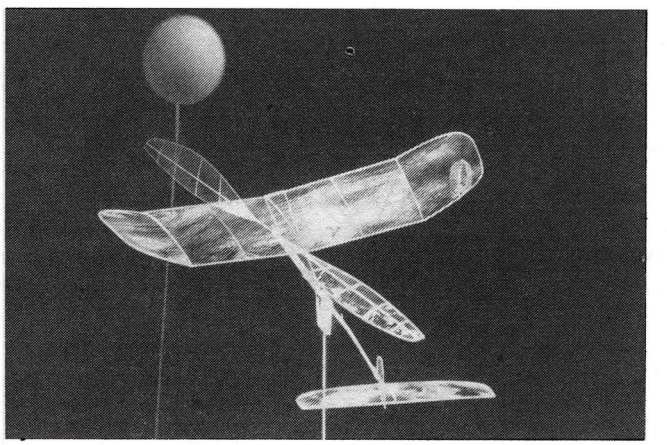


Bild 1 ▲

Bild 2 ▼



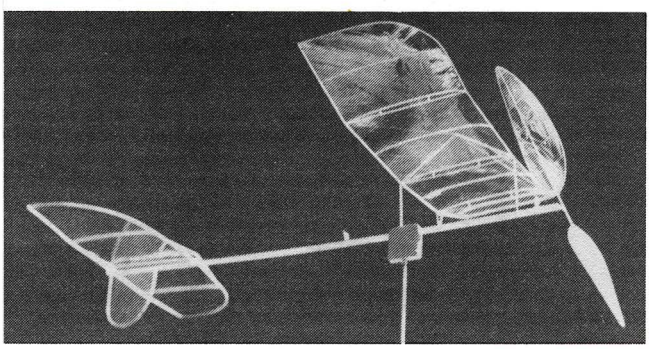
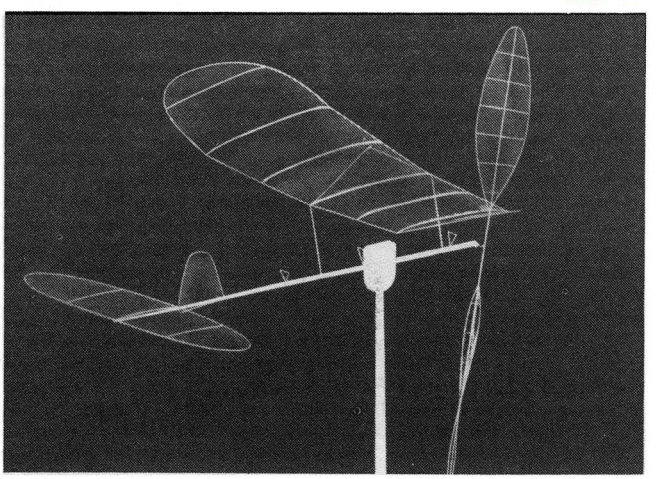
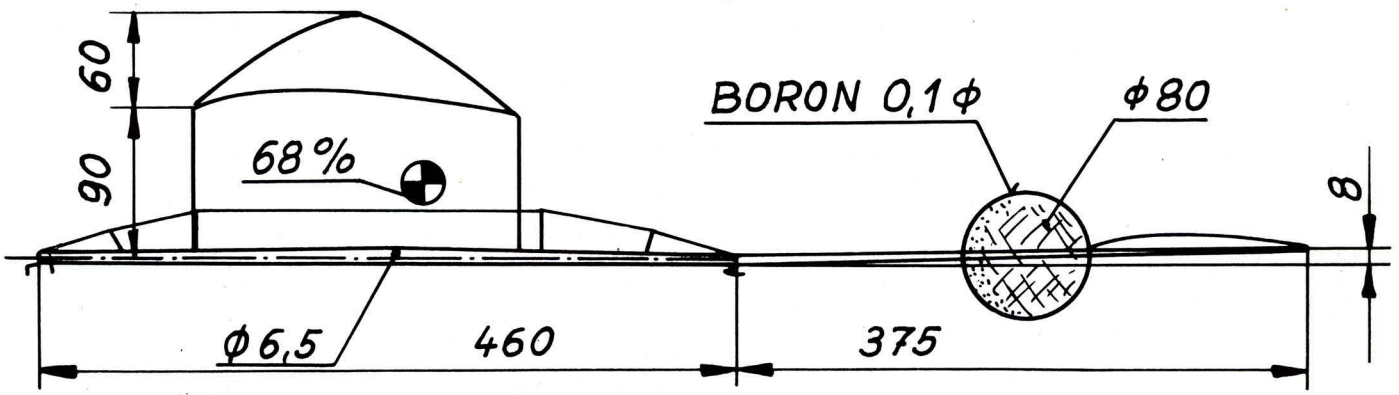


Bild 3 ▲

Bild 4 ▼

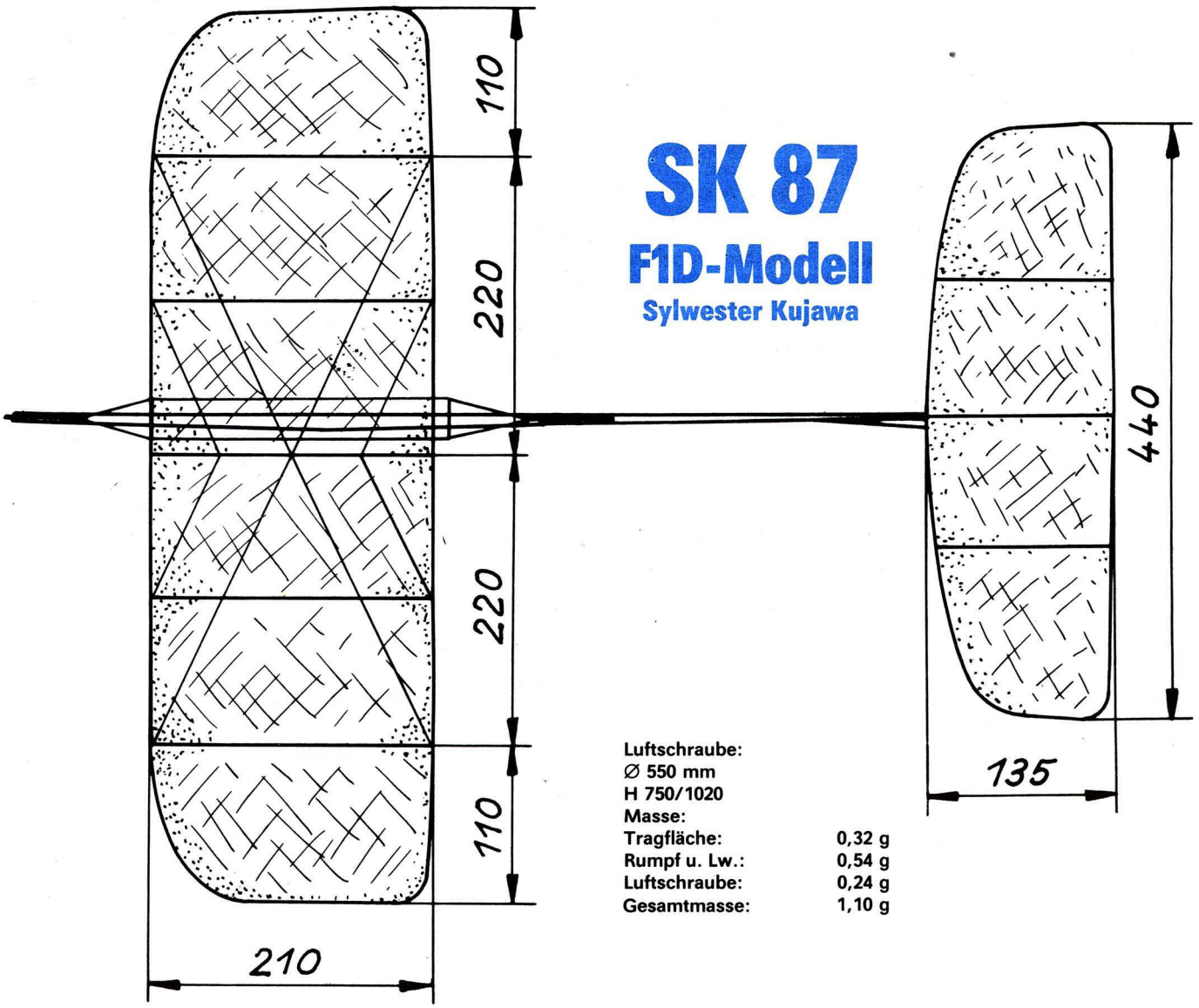




SK 87

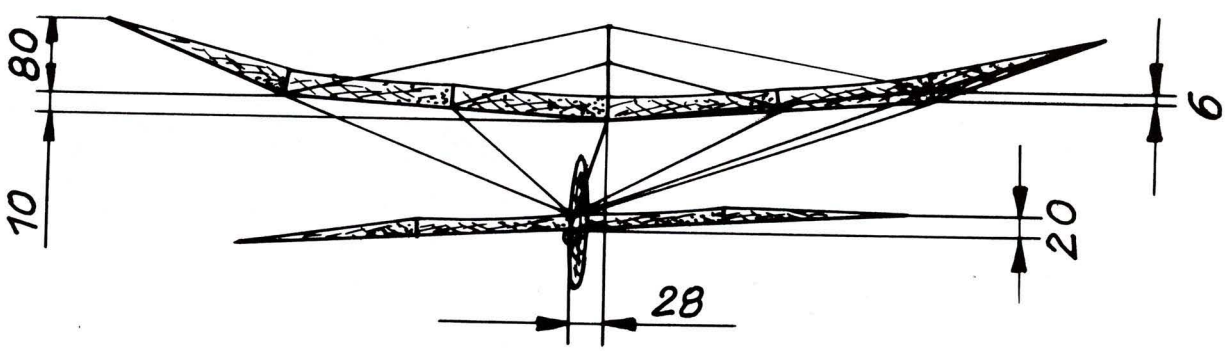
F1D-Modell

Sylwester Kujawa



Luftschraube:
Ø 550 mm
H 750/1020

Masse:	
Tragfläche:	**0,32 g**
Rumpf u. Lw.:	**0,54 g**
Luftschraube:	**0,24 g**
Gesamtmasse:	**1,10 g**



FORTSETZUNG VON SEITE 9

Drähte zum Abfangen der Gummispannung liefen. Als Luftschrauben dienten sogenannte Skelettluftschrauben, ihr Aufbau gleicht Flügel und Leitwerk; Luftschrauben aus Balsafurnier wären bei den großen Abmessungen zu schwer. Die Durchmesser lagen im Bereich von 500 mm, die der Steigungen bei 750 mm. Obwohl die Masse des Gummis freigestellt ist, hatte sich für die Hallenabmessungen eine Masse von etwa 1,4 g als Optimum herausgestellt. Auf den gut geschmierten Gummifaden wurden allgemein mehr als 2000 Umdrehungen gegeben. Diese müssen für Flugzeiten von mehr als 30 Minuten ausreichen! Damit die Luftschraube beim Abstieg des Modells nicht unzulässig stark bremste, waren bei der Landung wenigstens noch 100 Windungen auf dem Gummi. Es wurden u. a. Verstelluftschrauben benutzt, wobei sich der Anstellwinkel der Blätter in Abhängigkeit von der Spannung des Gummimotors veränderte. Um einen zu starken Steigflug durch eine zu schnell drehende Luftschraube zu vermeiden, war die Blattanstellung anfangs groß und ließ mit sinkender Gummispannung nach. Die Luftschraube drehte schneller, womit sich die Abstiegsgeschwindigkeit verringerte. Es kamen auch neueste Baustoffe wie Kevlar und Boron zum Einsatz, ihre Zweckmäßigkeit ist aber noch sehr umstritten.

Mindestens von gleicher Wichtigkeit wie ein gut eingeflogenes Modell hoher Leistungsfähigkeit war die exakte Beherrschung des Halleninnenraumes. Obwohl die Halle mit 80 m Durchmesser und fast 50 m Höhe beachtliche Maße aufweist, muß der zur Verfügung stehende Flugraum möglichst optimal genutzt werden, um lange Flugzeiten zu erreichen. So waren alle Modelle auf Kurvenflug von etwa 5 m Durchmesser eingestellt. Ein Start exakt in der Hallenmitte nützte meist wenig. Es zeigte sich nämlich, wie übrigens in allen oberirdischen Hallen, daß die Sonneneinstrahlung bzw. der Außenwind innen Luftzirkulationen verursachte, die einen Versatz des kreisenden Modells bewirkten. Derartige Luftbewegungen in der Halle gut zu erkennen und sie entsprechend zu berücksichtigen, trug wesentlich zu langen Flugzeiten bei.

Eine entscheidende Bedeutung kam auch der Kurskorrektur der Modelle zu. Dabei konnte jeder Modellsportler beliebig oft Einfluß auf den Kurs seines Modells nehmen. Zu diesem Zweck standen, ähnlich einer Autoantenne, bis auf eine Länge von 15 m ausziehbare Stangen bereit. Fast alle Wettkämpfer nutzten diese Möglichkeit der Kurskorrektur. Dabei wurde die Stangenspitze zwischen Flügel und Rumpf geführt und das Modell ganz langsam in die gewünschte Richtung gelenkt. Kam dabei die Luftschraube nicht zum Stillstand, erfolgte keine Unterbrechung der Zeitwertung. Stillstandzeiten sind von der Flugzeit abgezogen worden. Wesentlich schwieriger gestaltete sich die Korrektur, wenn die Modelle dicht unter der Hallenkuppel schwebten, in einer Höhe von 40 m. Dann waren mit Helium gefüllte, grellfarbene Ballons mit 1 m Durchmesser vorhanden (Bild 2), gehalten von dünner Schnur oder schmalem Seidenband. Der Ballon wurde neben dem Modell, etwas höher als dieses, aufgelassen, und der Wettkämpfer versuchte, das Modell in geeigneter Weise zu erfassen, um es dann in die gewünschte Richtung zu führen. Das glückte nicht immer: Abstürze waren die Folge.

Einige Modellbauer hatten die Gummimenge etwas zu groß bemessen, ihre Modelle stießen nach kurzer Zeit an die Hallendecke. Das bedeutete Verlust an Flugzeit und führte auch zu Bruch.

Studiert man die Ergebnisliste, fällt auf, daß bei den meisten Teilnehmern die Flugzeiten streuen. Ursache ist, daß der bis zum äußersten getriebene Leichtbau Unsicherheiten mit sich bringt, die selbst von den Experten nicht voll beherrscht werden. Die Wettkampfvorschriften tragen diesem Umstand in der Weise Rechnung, daß von einer Vielzahl an Flügen nur zwei in die Wertung gelangen. Das ist ein etwas umstrittener Modus. Man könnte beispielsweise auch die Konstanz der Flüge durch das Erfassen aller Starts berücksichtigen.

Dieter Siebenmann (Schweiz) stellte übrigens mit 38:55 einen neuen Hallenrekord auf. Dabei ist bemerkenswert, daß er keine Kurskorrektur benötigte.

Rolf Wille

Ergebnisse:
Einzelwertung:

Platz	Wettkämpfer/Land	1	2	3	4	5	6	Wertung
1	Dieter Siebenmann/Schweiz	10:35	37:32	38:55	30:38	28:16	33:46	76:27
2	Dezso Orsoval/Ungarn	30:47	33:20	34:45	35:55	38:24	37:11	75:35
3	René Butty/Schweiz	35:26	33:44	37:11	36:37	01:19	32:12	73:48
4	Pentti Nore/Finnland	15:42	30:27	37:18	34:49	36:05	35:04	73:23
5	Oton Velunsek/Jugoslawien	34:44	33:50	31:21	35:15	32:37	37:39	72:54
6	Andras Ree/Ungarn	31:38	32:33	30:21	31:59	34:47	35:56	70:43
7	Jiri Kalina/ČSSR	16:51	31:46	34:49	28:52	32:57	35:38	70:27
8	Otto Rodenburg/Holland	19:08	17:27	33:25	34:52	23:58	35:16	70:08
9	Leif Englund/Finnland	25:16	30:35	35:49	33:29	27:09	27:09	69:18
10	Sylwester Kujawa/Polen	10:22	35:50	10:06	32:41	21:17	23:56	69:31

Mannschaftswertung:

1.	Ungarn	213:02
2.	Schweiz	210:44
3.	Finnland	206:22

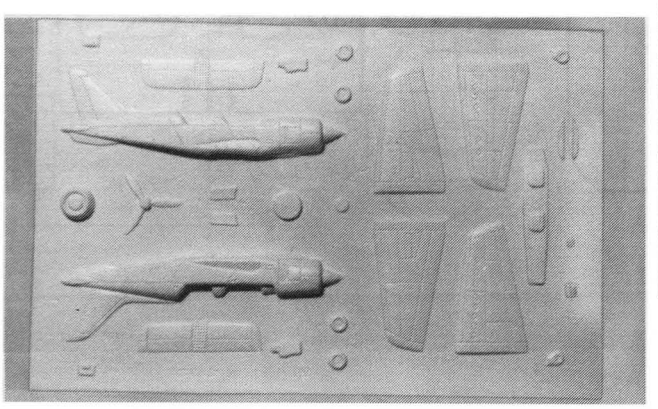
Plastmodellbausätze

In der VR Polen gibt es seit längerem zwei neue Vaku-Modellbausätze im Maßstab 1:72. Die Firma OBR Łódź brachte die Jak-11 heraus. Bekannt ist diese Firma durch die Vaku-Bausätze der Jak-15 und der Jak-17. Die Firma LINO Marek Praszczyk aus Wrocław stellt sich mit dem Bausatz PZL „Orlik" vor. Bei diesem Flugzeug handelt es sich um neueste polnische Flugzeugtechnik.

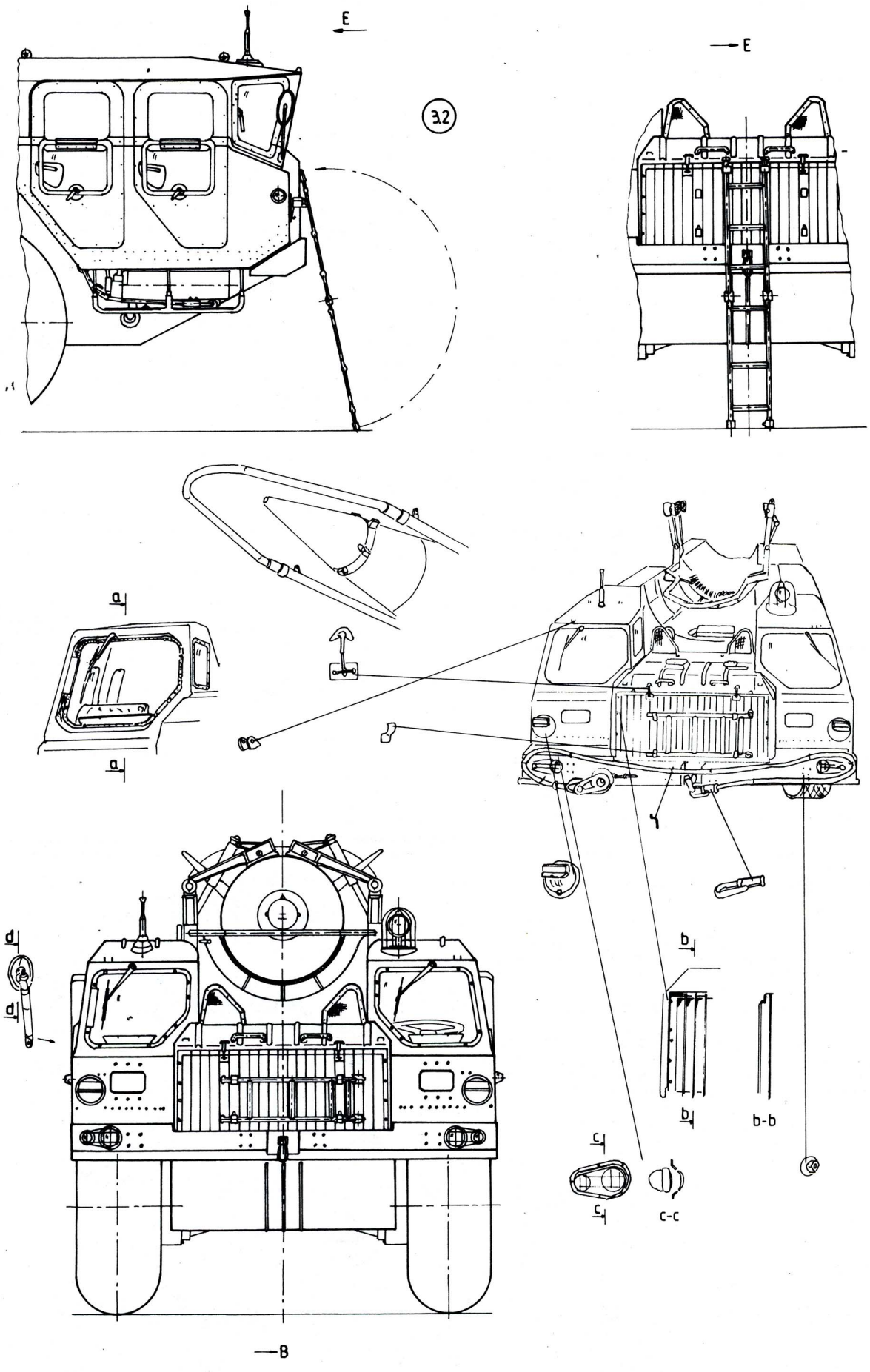
Beide Bausätze sind mit umfangreichen Bauanleitungen, vielen Abziehbildern, Bemalungsvarianten und bei der Jak-11 mit ausführlichen technischen Daten versehen. Die Modellprägungen sind sehr exakt und detailliert. Beiden Bausätzen sind gezogene Kanzeln beigelegt. Dabei empfiehlt es sich, die der „Orlik" neu zu ziehen, da sie etwas grob dimensioniert ist.

Alles in allem zwei interessante Neuheiten, die das Angebot an Plastmodellbausätzen bereichern.

Gerd Desens

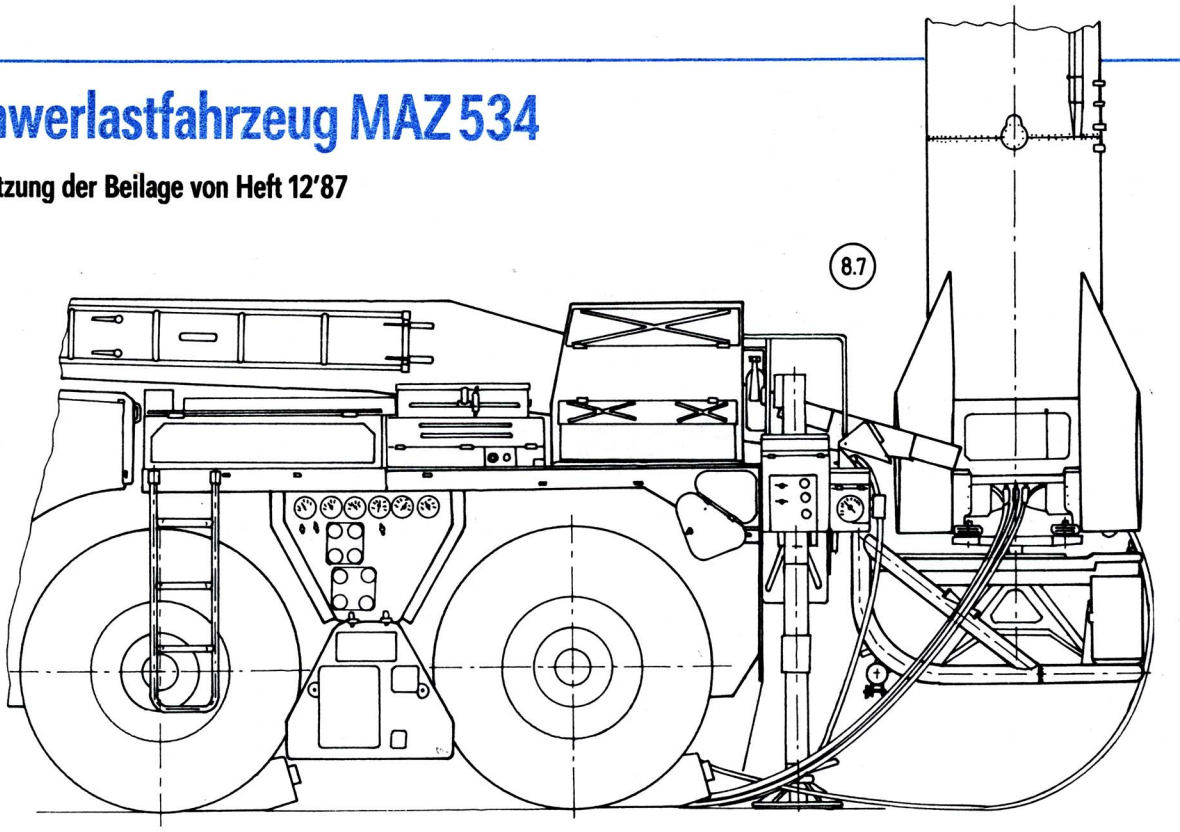


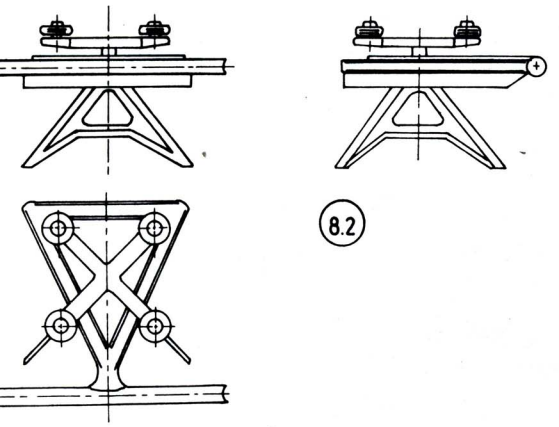
FOTOS: DESENS

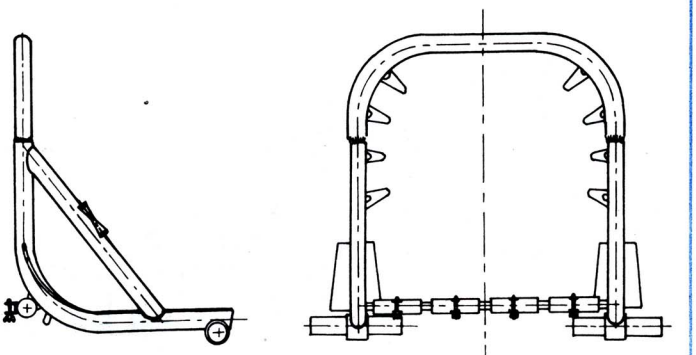

E
E
32
a
a
a-a
d
d
d-d
b
b
b-b
c
c
c-c
D
e
B

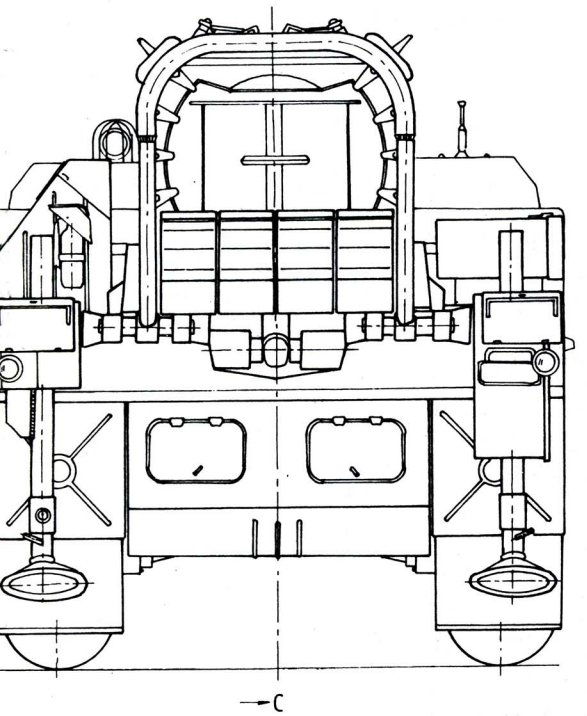
Schwerlastfahrzeug MAZ 534

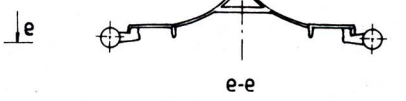
Fortsetzung der Beilage von Heft 12'87

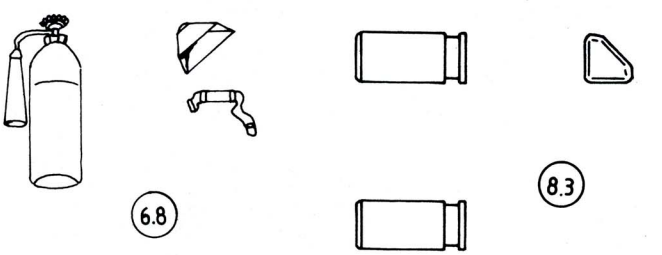






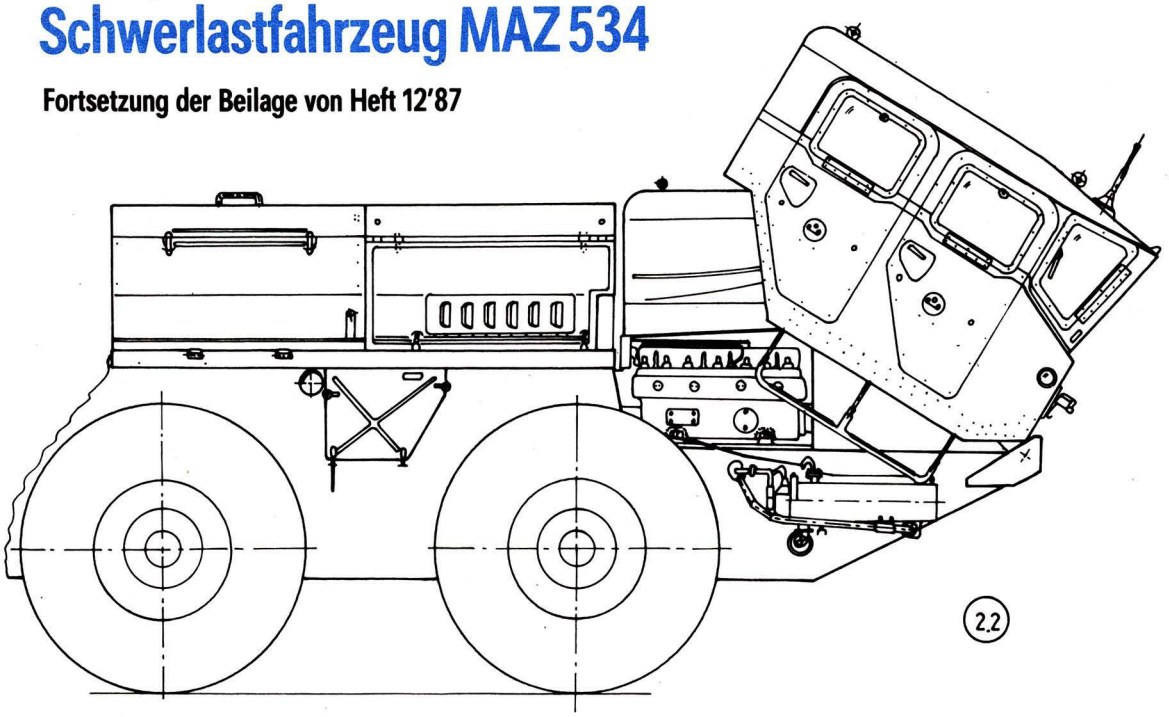




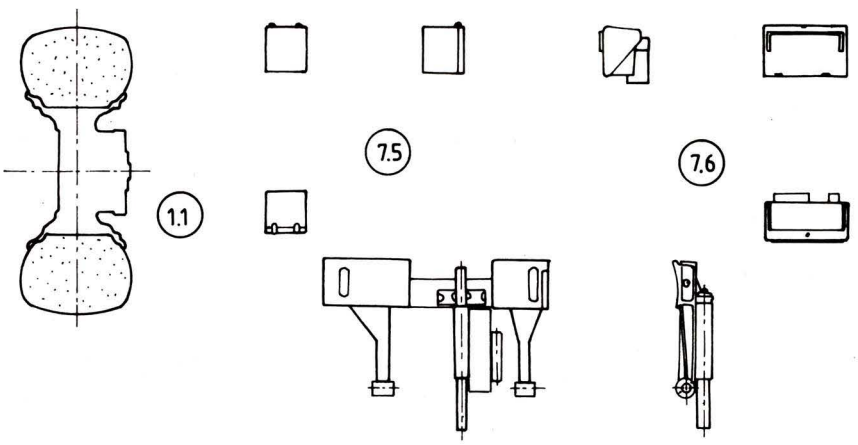


Schwerlastfahrzeug MAZ 534

Fortsetzung der Beilage von Heft 12'87



2.2

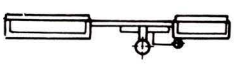


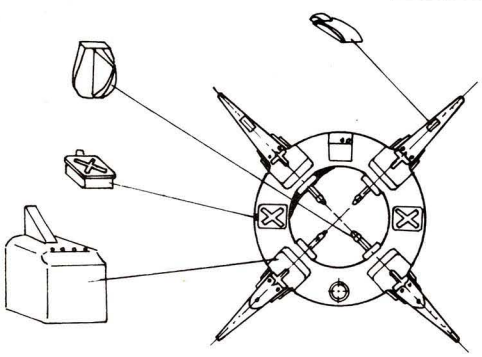
1.1

7.5

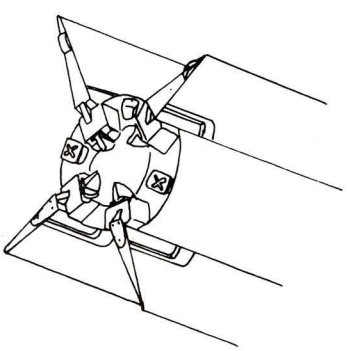
7.6

8.4



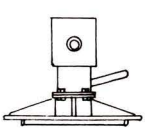


9.1

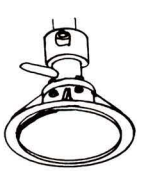


8.5

8.6



7.7



Mit Bildschirm und Programmdiskette

13. DDR-Schülermeisterschaft im Automodellsport

DDR-Schülermeisterschaften sind immer wieder besondere Höhepunkte im persönlichen Erlebnisbereich! Das trifft nicht nur auf die Teilnehmer zu, sondern auch auf die Besucher, Betreuer und Schiedsrichter, den Berichterstatter eingeschlossen. Dabei war für viele Schüler, die an diesem Feriendienstag in der August-Bebel-Oberschule in Freital-Wurgwitz anreisten, dieses nicht die erste Bekanntschaft mit dieser „Bildungsburg", denn die herrlich gelegene Wettkampfstätte hatte ihre lobesvolle Bewährungsprobe bereits im Herbst 1986 bestanden. Es ist vielmehr das Fluidum der aufgeregten Kinderschar und das Flair der unbekümmerten Jugendfrische, die den Besuch einer solchen Meisterschaft zum Erlebnis machen.

Erlebnisbetont war auch die Eröffnung durch den Schirmherrn der Meisterschaft, den Vorsitzenden des Rates des Kreises, Genossen Peter Jegotka. Begeisterung löste es aus, als sich der engagierte Ratsvorsitzende mit jugendlichem Elan eine Funkfernsteuerung umhängte und selbst ein Modell zu steuern begann.

Dann eröffneten in beiden Kategorien des Automodellsports die Trainings- und Vorläufe den offiziellen Wettkampfbetrieb. Alles das konnte man mit großer Ruhe angehen, denn die Veranstalter hatten einen großzügigen Zeitplan vorgesehen. Nicht ganz so solide war die organisationstechnische Meisterschaftsvorbereitung durch den GST-Bezirksvorstand und seinen nachgeordneten Kreisvorstand Freital. Hier gilt es, für künftige Veranstaltungen die guten Bedingungen, die durch den modernen Schulkomplex und dessen rühriges Hausherrenkollektiv gegeben waren, noch optimaler für das unvergeßliche Ereignis „Meisterschaft" zu nutzen. Daß das Schiedsrichterkollektiv alle Wettkämpfe mit Souveränität leitete, zeugt von der hohen Qualifizierung und dem unermüdlichen Engagement dieser ehrenamtlichen GST-Kameraden. Daß aber während der gesamten Meisterschaft kein Protest die Stimmung trübte, spricht für die gekonnte Wettkampfführung und die faire Beurteilung der Leistungen seiner Teilnehmer. Überhaupt waren Fairneß und Leistungsdichte die überragenden Dominanten dieser Schülermeisterschaft. Auch wenn sich mancher Betreuer vor Aufregung die Haare raufte, ein freundliches Schulterklopfen zwischen den Schülern am Ende eines Laufes beruhigte stets die aufgebrachten Gemüter, die sich am unbeabsichtigten Crash oder der aufgeregten Falscheinsetzung eines SRC-Renners erhitzt hatten. „Wenn sich die Großen nur nicht immer so

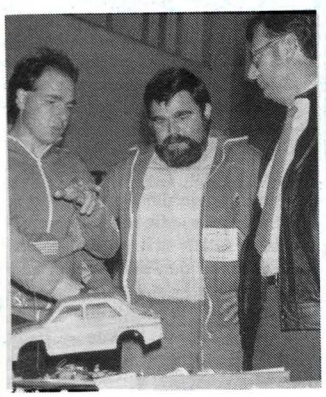
Zaungäste

FOTOS: KERBER/ROST

RC-E-Sieger

Unsere Meinung

Helmut Hörig
Hauptschiedsrichter



„Vor drei Jahren war ich technischer Leiter bei der Schülermeisterschaft in Blankenburg. Seitdem haben die technische Modellentwicklung und das fahrerische Können unserer Schüler einen gewaltigen Aufschwung genommen. Die hohe Dichte zeigt sich auch darin, daß in den RC-Vorläufen alle Teilnehmer bis hin zum 27. Platz zwölf Runden geschafft haben! Aus dem Schülerbereich kommt guter Nachwuchs für die Junioren. Das wird auch nach dieser Schülermeisterschaft sichtbar.

Unsere Übungsleiter haben gut gelernt, mit ihren Sprößlingen umzugehen. Bei vielen jüngeren Schülern, die zur diesjährigen Meisterschaft in besonders großer Anzahl vertreten sind, spürt man die führende Hand der Übungsleiter. Somit ist der gesicherte, korrekte Ablauf der DDR-Meisterschaft auch ein Verdienst der vielen ungenannten Helfer hinter den Boxen, auf den Rundenzählerbänken und im Wettkampfbüro."

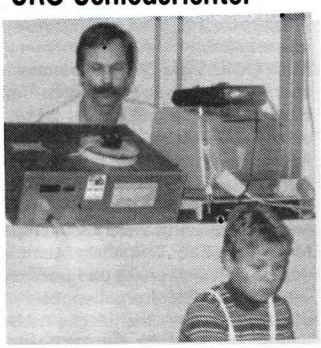
Günter Birkholz
RC-Schiedsrichter

„Ich bin erfreut über die große Leistungsdichte unserer jungen Automodellsportler. Leider haben dadurch die jüngeren Schüler kaum Chancen auf einen Sieg. Vielleicht sollte man die Einführung einer zweiten Altersklasse in Erwägung ziehen, wie es bei den Schiffsmodellsportlern schon seit Jahren üblich ist.

Was die Schülermodelle betrifft, kann man ihnen ein hohes Niveau bestätigen, oder sollte man dies eher den Vätern und Betreuern bestätigen? Es hat sich nämlich gezeigt, daß manche Schüler alleine kaum mit den technischen Möglichkeiten ihrer Modelle zurechtkommen. Ich glaube, die Schaffung eines standardisierten Schülermodells würde da Abhilfe schaffen und die Chancengleichheit aller Teilnehmer erhöhen.

Die Rahmenveranstaltungen dieser Meisterschaft entsprachen nicht immer dem Niveau ihrer Teilnehmer. So gut das vom Veranstalter gedacht war, so sollte man sich doch auch außerhalb der Wettkämpfe bemühen, ein schülergerechtes Umfeld zu schaffen. Das muß auch für die Filmveranstaltungen und die abendliche Disko gelten. Bessere Ergebnisse sind sicher zu erwarten, wenn die ehrenamtlichen Helfer noch mehr in die Vorbereitung der Meisterschaft einbezogen werden."

Dieter Bursche
SRC-Schiedsrichter



„Mit unserem SRC-Nachwuchs können wir sehr zufrieden sein! Die Breite ist sehr groß, die Spitze in ausgezeichneter Verfassung. Der Einsatz von Computertechnik zur Wettkampfauswertung ist ein echter Fortschritt. Dafür gebührt dem Sektionsleiter Norbert Gierth aus Burg besondere Anerkennung. Nicht nur, daß er einen Computer für die Wettkampfauswertung programmiert hat, er hat auch durch den gekonnten Umbau einer elektrischen Schreibmaschine zum Wettkampflistendrucker hervorragendes Können bewiesen.

Der Einsatz des Original-Prefomotors in den Schülermodellen hat sich bewährt. Um die Schüler noch besser auf den Umstieg in die Juniorenklassen vorzubereiten, wird die Einführung einer Schüler-A-Klasse vorgeschlagen, die etwa der der derzeitigen Klasse A2/24 entspricht, die noch keine so hohen Ansprüche an die Detailtreue stellt. Überhaupt bin ich sehr dafür, unsere Schüler noch mehr an das Wettkampfgeschehen heranzuführen. Wie wär's denn mal mit einem DDR-offenen Wettkampf nur für Schüler?"

Fingerspitzengefühl

aufregen würden! Wir Kleinen kommen schon miteinander klar", meinte ein 12jähriger Pfiffikus dazu. Na, bitte!

Was die Leistungsdichte betrifft, so zeigte sich in allen Klassen ein enges „Gerangel" auf den ersten Plätzen, deren Abstände oftmals nur hauchdünn waren. So wurden auf der SRC-Bahn im Wertungsbereich der Plätze 6 bis 8 Runden gefahren, die bei der vorjährigen Meisterschaft noch für einen Medaillenrang gut waren. Auf dem RC-Parkett erreichten alle Teilnehmer bis zum 27. Platz zwölf und mehr Runden ... eine hervorragende Leistung! Kein Wunder, daß sich der Trainer unserer RC-E-Auswahlmannschaft, Peter Pfeil, äußerst zufrieden zeigte über die bewältigten Nachwuchssorgen in seinem Verantwortungsbereich.

Knüller der diesjährigen Meisterschaft war zweifellos der Computereinsatz bei der SRC-Auswertung, dessen geistiger und praktischer Vater, Norbert Gierth, damit Maßstäbe gesetzt hat, die hoffentlich bei künftigen Meisterschaften keinen Zweifel mehr am wissenschaftlich-technischen Niveau einer anspruchsvollen Wettkampfführung aufkommen lassen. **Georg Kerber**

Ergebnisse:

Klasse RC-ES:

1. Gottlebe, Enrico (O)	31 R
2. Bartsch, Carsten (O)	30 R
3. Backhaus, Falk (L)	27 R
4. Neubert, André (T)	27 R
5. Klipfel, Kay (T)	22 R
6. Körner, Michael (N)	18 R
7. Scholz, Denis (S)	14 R
8. Beuster, Marco (E)	13 R
9. Lambrecht, Axel (H)	13 R
10. Novack, Mario (H)	13 R

Klasse RC-EB:

1. Gottlebe, Enrico (O)	36,87
2. Klipfel, Kay (T)	43,06
3. Bartsch, Carsten (O)	43,30
4. Backhaus, Falk (L)	45,81
5. Fiedler, Thomas (Z)	46,31
6. Eichler, Sven (D)	48,06
7. Polz, Jens (O)	48,12
8. Schröter, Normen (D)	48,55
9. Mallow, Andreas (D)	49,00
10. Wolf, Cornelia (T)	49,12

Klasse SRC-CM/24 S.:

1. Haefner, Andreas (Z)	75/40
2. Kayser, Michael (L)	73/38
3. Reichmann, Udo (R)	68/18
4. Mellack, Jens (Z)	67/93
5. Deubel, Mathias (L)	61/34
6. Bursche, Sten (A)	6/91
7. Pedde, Christian (A)	6/93
8. Elfart, Marcel (H)	7/10
9. Dohmel, Ingo (Z)	7/14
10. Urban, Randy (Z)	6/61

Klasse SRC-BS/24 S.:

1. Kayser, Michael (L)	132/21
2. Reichmann, Udo (R)	131/74
3. Haefner, Andreas (Z)	130/17
4. Mellack, Jens (Z)	129/28
5. Pehla, Michael (Z)	117/70
6. Kuhnke, Steffen (O)	8/59
7. Wotruba, Marco (S)	7/80
8. Bohn, Tobias (L)	8/77
9. Pedde, Christian (A)	8/90
10. Bursche, Joern (A)	8/76

Klasse SRC-CM/32 S.:

1. Haefner, Andreas (Z)	70/65
2. Bohn, Tobias (L)	69/55
3. Bursche, Joern (A)	68/81
4. Mellack, Jens (Z)	65/40
5. Harzer, Markus (H)	63/40
6. Kaiser, Michael (L)	6/73
7. Harzer, Tobias (H)	6/24
8. Bursche, Sten (A)	6/40
9. Wotruba, Marco (S)	6/19
10. Dohmel, Ingo (Z)	5/49

Klasse SRC-BS/32 S.:

1. Kaiser, Michael (L)	121/52
2. Haefner, Andreas (Z)	118/68
3. Deubel, Mathias (L)	116/53
4. Pehla, Michael (Z)	109/38
5. Wotruba, Marco (S)	108/92
6. Bursche, Joern (A)	7/87
7. Mellack, Jens (Z)	7/65
8. Pedde, Christian (A)	6/44
9. Bursche, Sten (A)	7/38
10. Bohn, Tobias (L)	7/70

3 – 2 – 1 – Start

Wettkämpfe der GST

ANNABERG. „Annaberger Autodrom", diesen Begriff sollte man sich merken, wird er doch in diesem Jahr ganz sicher einen festen Platz im Wettkampfkalender unserer Automodellsportler einnehmen. In mühevoller, freiwilliger Masseninitiative haben die Annaberger GST-Modellsportler einen Parcours geschaffen, der sich sehen lassen kann. Ihnen und ihrem rührigen Bürgermeister Dr. Fritsch dafür unsere Anerkennung!

Die Einweihungsfeier fand vor etwa 1000 Zuschauern bei für letzten Sommer charakteristischem Regenwetter statt. Und natürlich mit einem V3-Rennen! Das bedeutete Probleme bei der Reifenwahl. Der Wertungsmodus sah vor, daß die ersten vier Fahrer aus den Vorläufen direkt in das Finale kamen, während alle übrigen Teilnehmer den Weg über das Halbfinale nehmen mußten. Somit konnten sich Cornelia Fritsch, Jörg Fleischhauer, Holger Nietschke und Peter Pfeil direkt für das Finale qualifizieren. Das Auto von Peter Pfeil wurde übrigens bei der Modellabnahme als schönstes Modell gekürt. Aus dem Halbfinale folgten Jens Limmer und Georg Holt in das Finale.

Der Finallauf brachte viel Aufregung für Cornelia Fritsch, da ein Crash ihrem Modell die Gelenkwelle kostete. Nach einem Boxenaufenthalt konnte der Schaden behoben werden, und die blonde Annabergerin konnte ihre Fahrt fortsetzen. Peter Pfeil mußte den Lauf mit Motorschaden vorzeitig beenden, so daß das Ergebnis am Ende lautete: 1. Jörg Fleischhauer 40 R.; 2. Jens Limmer 40 R.; 3. Cornelia Fritsch 38 R. H. F. A.

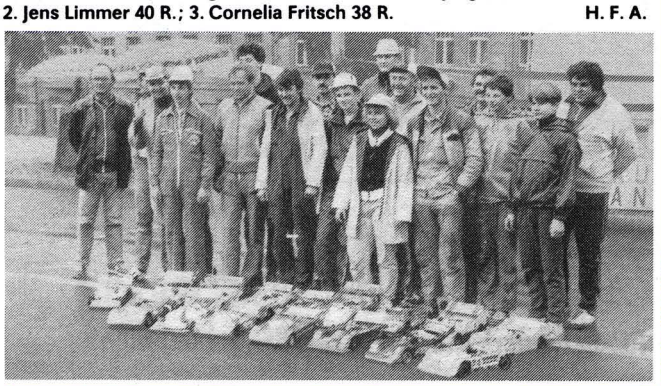


FOTO: FRITSCH

ROSTOCK. Viele SRC-Automodellsportler der Republik hatten im Herbst des vergangenen Jahres eine lange Reise vor sich: ins Rostocker „Haus der Pioniere".

Zum dritten Mal wurde das Rennen um den Nordlandringpokal ausgetragen, und viele Wettkämpfer hatten ihre Teilnahme gemeldet, so daß sich große und interessante Starterfelder ergaben. Leider offenbarte die technische Abnahme der Modelle der A-Klassen das derzeitige Dilemma um die Auslegung des Begriffs „vorbildgetreu" und die uneinheitliche Vorgehensweise bei der Abnahme. Es reicht einfach nicht aus, die durch den Bauplan vorgeschriebenen Maße und Toleranzen einzuhalten sowie 80 Prozent der Details anzubringen, sondern das Modell muß auch wie ein vorbildgetreues Auto aussehen. Dazu gehört, daß die Details sauber und exakt angefertigt werden und der optische Gesamteindruck positiv ist. Von selber müssen sich solche Modelle verbieten, bei denen die Karosse nur noch aus Klebestreifen besteht oder Details fünf Minuten vor der Abnahme „angeklatscht" werden, um so die geforderten Prozente zu erreichen.

Manche SRC-Sportler sehen einzig und allein in einer Regelwerksänderung (Bauprüfung) eine Möglichkeit zur Niveauverbesserung, dabei bietet eine strengere und einheitliche Handhabung des derzeitigen Reglements eine gute Basis, um das Niveau der A-Klassen zu heben. In diesem Punkt wäre von den Erfurter und Karl-Marx-Städter GST-Sektionen viel zu lernen.

Wie kurzlebig manche als Fabelrekord bezeichnete Vor- oder Finallaufleistung ist, zeigte dieser Wettkampf. Keiner der alten A-Klassenrekorde hing hoch genug, um nicht erneuert zu werden. Auch dies bringt das hohe Niveau des Wettkampfes zum Ausdruck. Ungefährdeter Pokalgewinner bei den Junioren wurde René Hagemann mit zwei klaren Einzelsiegen vor Sören Benke (beide Rostock) mit zwei dritten Plätzen und Mathias Töpfer aus Burg. Die große Überraschung der A2/24 war das „Finalaus" des zweifachen Pokalverteidigers Michael Krause. In der kleinen Klasse mit einem hauchdünnen Rückstand (16 Hundertstel) als zweiter hinter Dieter Bursche, waren so alle Chancen auf einen erneuten Pokalgewinn dahin. Pech im Finale dieser Klasse hatte auch Roland Köhler aus Plauen (Probleme mit der Karosseriebefestigung), der aber dennoch in der Pokalwertung den dritten Platz belegte. Ralf Hahn erkämpfte sich mit konstant guten Leistungen den zweiten Platz hinter Dieter Bursche (beide Rostock), der mit Doppelsieg souverän den Pokal gewann.

Im C-Grand-Prix erkämpfte sich Mario Schöne aus Dresden den Sieg. Damit übernahm er auch in der GP-Gesamtwertung die Führung. Auf den Plätzen zwei und drei folgten Ralf Hahn und Vorjahressieger Dieter Bursche. K. M. R.

BURG (Spreewald). Daß der Spreewald berühmt ist für seine Kahnfahrtmöglichkeiten und seine würzigen Gurken, das ist vielen bekannt. Daß im spreewäldischen Burg eine der aktivsten GST-Sektionen des SRC-Automodellsports der DDR besteht, wissen jedoch nur die Eingeweihten. Die jungen und die gestandenen Modellsportler um Norbert Gierth sorgen bereits seit Jahren für gutklassigen SRC-Modellsport und sind bekannt für ihre rührige Nachwuchsarbeit.

Nur wenige Monate nach der DDR-Meisterschaft, die ja in diesem Jahr auch wieder SRC-Modellsportler am Start sah, rief die Burger Sektion zur Rundenhatz um Meter und Sekunden. Und viele bekannte SRC-Piloten kamen, leider nicht die meisterschaftsträchtigen Gothaer GST-Sportler, die in diesem Jahr mit Roland Bremer den Juniorenmeistertitel erworben hatten. Die Leistungen der angereisten und einheimischen Modellsportler konnten sich sehen lassen: Nur DDR-Spitzensportler hatten hier Aussichten auf den Sieg. So konnte der dreifache DDR-Meister Jörg Klinke von der gastgebenden Sektion Burg auf seiner Heimbahn „nur" den Sieg in der Klasse A2/24 vor Hans-Joachim Möschk und Dieter Bursche erringen. Der amtierende Meister in der Klasse A1/24, Michael Krause, wurde diesmal vom Drittplazierten der diesjährigen Meisterschaft, Ralf Hahn aus Rostock, besiegt. Auch in der Klasse B/24 ging der Sieg an den Rostocker vor Jörg Klinke und Michael Krause. In allen drei genannten Klassen ging es so eng zu, so daß nur derjenige eine Chance auf einen Finalplatz hatte, der voll konzentriert und gut vorbereitet in die Vorläufe ging. Hier nur ein Beispiel aus der Klasse B/24: Nach den Vorläufen trennten die ersten Fünf nur minimale zwei Meter! Dieser enge Abstand setzte sich im Finale fort, wo zwischen den ersten zwei Teilnehmern nur zwei Runden lagen – und das nach zwölf Minuten!

Bei den Junioren konnte nur der Karl-Marx-Städter Andreas Voigt einen der ersten Plätze mit nach Hause nehmen. Die anderen zwei gingen an den Burger René Urban. Die Rostocker Junioren waren zwar mit drei 2. Plätzen und einem 3. Platz sehr gut, aber das Siegen machten ihnen diesmal noch die anderen vor.

Beim Grand-Prix-Lauf ließ einer erst gar keine falschen Hoffnungen aufkommen, wer hier „Chef" ist. Der Freitaler Michael Wolf siegte unangefochten mit mehr als zwölf Runden Vorsprung vor Jörg Klinke und Andreas Voigt. Der Spitzenfahrer in der Klasse SRC-A, Ralf Hahn, kam erst auf Platz 6 an. Hier deutet sich eine Wachablösung an, denn den „alten Hasen" scheint diese Klasse zu schnell zu werden.

Den Abschluß der Rennen bildete ein gemütlicher Grillabend, natürlich mit Spreewälder Spezialgurken. Ein Dankeschön an alle, die daran Anteil hatten, diesen Wettkampf so vorzubereiten, daß er für alle ein Erlebnis wurde. **DIBU**

HAGENOW. Der Herbst entschädigte uns im vergangenen Jahr wenigstens etwas für den verpatzten Sommer. So waren dann auch bei gutem, spätsommerlichem Wetter mehr als 50 aktive Automodellsportler nach Hagenow gereist, um am Wettstreit um den begehrten Hagenower Pokal teilzunehmen. Neben den erstaunlich großen Starterzahlen in den Klassen RC-V1 (26 Kameraden), RC-V2 (32 Kameraden) und RC-V3 (23 Kameraden) hatten sich erfreulicherweise auch zehn Junioren in der Klasse RC-V3 gemeldet. Da der Hausherr, Kamerad Werner Möller, dienstlich verhindert war, nahm die Familie Albrecht aus Magdeburg den Wettkampf in ihre bewährten Hände und leistete ein gutes Stück ehrenamtliche Arbeit in dessen Vorbereitung und Durchführung, tatkräftig unterstützt von den Hagenower Modellsportlern Lars Bunge und Heinz Borgward sowie dem Kreisvorstand der GST.

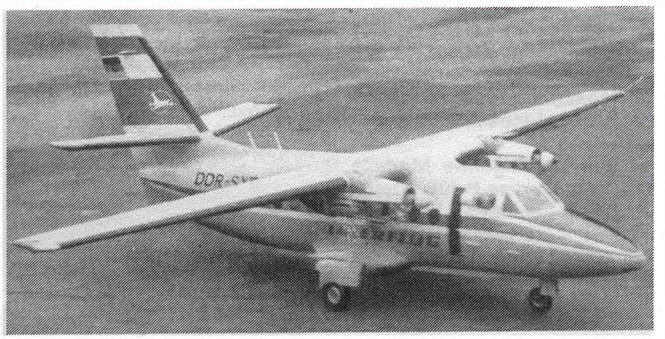
Der Kurs auf dem Hagenower Wettkampfgelände war mit Feuerwehrschläuchen abgegrenzt und entsprach somit den Bedingungen eines Pokalwettkampfes. Nicht zufrieden waren die Organisatoren mit der fehlenden Information über Wettkampfgeschehen und -verlauf an die Zuschauer: Die Lautsprecheranlage fehlte. Die Rundenzähler wurden in bewährter Weise von der NVA-Pateneinheit gestellt. Daß die freundlichen NVA-Soldaten keine Wettkampferfahrung besaßen und dann noch am zweiten Wettkampftag andere Gesichter auftauchten, das erschwerte die Wettkampfführung doch erheblich. Die Magdeburger elektrische Rundenzählanlage bewährte sich zum wiederholten Male, jedoch ... auch sie will sachkundig bedient sein!

Im Wettkampf wurde den Junioren Gelegenheit gegeben, sich im scharfen Training und den nachfolgenden drei Vorläufen zu bewähren. Wenn auch noch nicht alle Junioren eine umfassende Beherrschung ihres Modells nachweisen konnten, so ist doch die erfreuliche Aufwärtsentwicklung in dieser Altersklasse optimistisch zu bewerten.

Die Senioren lieferten sich in allen drei Klassen die gewohnten, spannenden Kämpfe. Das traf besonders für die Klassen RC-V1 und RC-V2 zu, in denen die bekannten Modellsportler Martin Hähn (S) und Andy Tippmann (T) für mitreißende Zuschaueraktionen sorgten. Letzterem gelang es erstmalig, den bestehenden Streckenrekord von 100 Runden mit 108 Zieldurchfahrten zu überbieten – eine ausgezeichnete Leistung des jungen Plauener Modellsportlers! In der Klasse RC-V3 hatte wieder einmal Gerhard Schmieder (R) die Nase vorn, der mit seinem Modell eine nachahmenswerte Zuverlässigkeit unter Beweis stellte.

Die Organisation des Wettkampfes entsprach den gegebenen Bedingungen, die Disziplin der Teilnehmer war erfreulich gut. Leider blieben einige Disqualifikationen und die damit verbundenen Diskussionen nicht aus, da das Wissen um die Wettkampfregeln und die Ordnungen im Automodellsport bei einigen Teilnehmern sehr zu wünschen übrig ließ. Es bleibt eine zwar abgegriffene aber dennoch aktuelle Weisheit: Das Niveau eines Wettkampfes hängt im entscheidenden Maße vom Niveau seiner Teilnehmer ab! **O. F. A.**

Ergebnisse: RC-V1/Sen.: 1. Tippmann, Andy (T), 108 Rd.; 2. Hähn, Martin (S), 100 Rd.; 3. Lippitz, Ronald (S), 99 Rd. **RC-V2/Sen.:** 1. Hähn, Martin (S), 83 Rd.; 2. Tippmann, Andy (T), 80 Rd.; 3. Lehmann, Ralf (D), 64 Rd. **RC-V3/Sen.:** 1. Schmieder, Gerhard (R), 55 Rd.; 2. Nitschke, Holger (R), 52 Rd.; 3. Rieth, Axel (H), 52 Rd. **RC-V3/Jun.:** 1. Bunge, Lars (B), 47 Rd.; 2. Bartsch, Carsten (O), 43 Rd.; 3. Petersen, Sven (H), 34 Rd.



BERLIN. Die Meldung von 130 Teilnehmern aus fünf Ländern zum Fesselflugwettkampf um die Spreepokale stellte den Veranstalter, die GST-GO Modellsportzentrum Berlin Prenzlauer Berg, vor kaum zu bewältigende Probleme. Erstmals nahmen eine Stadtauswahlmannschaft aus Budapest sowie eine F2B-Mannschaft des Modellbauklubs Poznań an dem Wettkampf teil. Die Sportfreunde um Josef Bursa aus der ČSSR und die GSSD-Auswahlmannschaft sind ja schon einige Jahre Gäste der Hauptstädter. Wegen der nicht ausreichenden Übernachtungskapazität sowie der nicht beliebig auszudehnenden Wettkampfzeit mußte der Veranstalter die Starterzahl begrenzen. Deshalb konnten einige Meldungen nicht berücksichtigt werden. 61 Starter, davon 40 auf dem Hartplatz, erforderten am ersten Tag einen disziplinierten Wettkampfablauf, um den Zeitplan nicht zu gefährden. Der letzte Starter des Tages, Kamerad Wolfram Metzner, konnte mit seinem F4B-V-Modell, einer L-410, von der hereinbrechenden Dunkelheit profitieren. Er demonstrierte den Schiedsrichtern augenscheinlich das Funktionieren der Positionslampen an seinem Modell.

Startverzicht in den Klassen F4B-V und F2A sorgten am zweiten Wettkampftag für eine gewisse Entspannung. In der Klasse F2A setzte sich erwartungsgemäß Michail Schurawlow (SU) mit 272,7 km/h im ersten Start an die Spitze. Er errang damit zum dritten Mal den Pokal. Udo Kiel (R) erreichte mit beachtlichen 232,2 km/h den 2. Platz. Mit 13 Senioren und zwei Junioren war die Klasse F2B überaus gut besetzt. Den Pokal konnte Zoltan Wadovich mit nach Budapest nehmen. Enttäuschend in dieser Klasse, daß der beste DDR-Starter erst auf Platz 6 zu finden war. In den Vorläufen der Klasse F2C hatte die favorisierte Mannschaft, Jefremow/Kudrjawzew (SU), tüchtigen Ärger mit der Defekthexe. Das Finale, zu dem sich die ungarische Mannschaft Lerf/Zajak und unsere Vizemeister Schönherr/Lindemann qualifizieren konnten, schien somit „offen" zu sein. Aber die Finalzeit von 7:12 der sowjetischen Mannschaft zeigte, daß es bei diesen Sportfreunden im entscheidenden Augenblick eben doch klappt. Leider mußte die geplante Meisterschaftsrevanche in dieser Klasse ausfallen. Die Berliner Lokalmatadoren Krause/Kinst konnten wegen Krankheit nicht starten. Mit 21 Startern in beiden Altersklassen war die Klasse F2D maximal besetzt. Matthias Heinze (K) bei den Junioren und Alexander Mitjuscha (SU) bei den Senioren konnten die Pokale in Empfang nehmen. Daß es in dieser Klasse sehr turbulent zuging, bedarf keiner Erwähnung. Die Tatsache aber, daß es nicht einen Protest gab, zeugt von der souveränen Wettkampfführung des Startstellenleiters Heiner Golle.

FOTOS: KRAUSE

Marton Nemeth aus Budapest belegte in der Klasse F2A mit 230,7 km/h den dritten Platz

Zwei Fakten sind in der Klasse F4B-V besonders erwähnenswert: Christian Reyer errang den Pokal nun zum fünften Mal, Wolfram Metzner führte überzeugend die elektronische Funktionssteuerung an seiner L-410 vor. Besonders überzeugend an diesem Modell auch die Leistung und die Laufkultur der beiden Langhub-Prototypen des neuen 3,5-cm³-BWF-Motors. Das 3,5 kg schwere Modell mit 2,0 m Spannweite bewältigten sie problemlos.

Erfreulich ist die Entwicklung in der Klasse F4B-V/Jun. Die gezeigten Leistungen lassen hoffen, daß es zumindest in dieser Klasse in Zukunft keine Nachwuchssorgen geben wird. Es ist wünschenswert, daß der Aufwärtstrend beim Spreepokal des 87er Jahres bei den nächsten Wettkämpfen fortgesetzt wird. – rau –

Ergebnisse: F2A: 1. Schurawlow, Michail (UdSSR), 272,7 km/h, 2. Kiel, Udo (R), 232,2 km/h, 3. Nemeth, Marton (UVR), 230,7 km/h; **F2B/Jun.:** 1. Stökkel, Holger (K), 2367 P., 2. Köhler, Thomas (Z), 528 P.; **F2B/Sen.:** 1. Wadovich, Zoltan (UVR), 5695 P., 2. Zawada, Piotr (VRP), 5422 P., 3. Magashazy, Laslo (UVR), 4954 P.; **F2C:** 1. Jefremow/Kudrjawzew (UdSSR), 2. Lerf/Zajak (UVR), 3. Schönherr/Lindemann (R); **F2D/Jun.:** 1. Heinze, Matthias (K), 2. Oehler, Thomas (K), 3. Brauer, Jörg (K); **F2D/Sen.:** 1. Mitjuscha, Alexander (UdSSR), 2. Herbert, Andreas (R), 3. Sabocik (ČSSR); **F4B-V/Jun.:** 1. Heidrich, Lutz (Z), 2940 P., 2. Gierod, Claudia (A), 2802 P., 3. Herzog, Maik (Z), 2715 P.; **F4B-V/Sen.:** 1. Reyer, Christian (A), 3798 P., 2. Metzner, Wolfram (Z), 3318 P., 3. Ibscher, Wilfried (Z), 2612 P.

MERSEBURG. Zum fünften Mal veranstaltete die Sektion Flugzeugplastmodellbau der GST-GO „Walter Husemann" im VEB Kraftverkehr Merseburg im Oktober 1987 ihre alljährliche Ausstellung mit Wettbewerb um den Wanderpokal des Betriebsdirektors des VEB Kraftverkehr Merseburg. Es beteiligten sich 33 Aussteller. Sie zeigten 96 Modelle, von denen 17 zum Wettbewerb angemeldet wurden. Erfreulich war eine Steigerung des Niveaus der Bauausführung. Das Urteil der Schiedsrichter lautete: Pokalgewinner 1987 wurde Steffen Reinhold (I) mit dem Eigenbau einer Pfalz DXII. Den zweiten Platz belegte Burkhard Otto (I) mit einer Mitsubishi J-2M3 „Raiden". Für die hervorragende Darstellung vieler Einzelheiten an seiner Aero L-39ZA wurde Torsten Eichner (K) mit dem dritten Platz belohnt. Bester Jugendlicher dieses Wettbewerbs war Stefan Schwarz (I), der eine Curtiss P-40E zeigte.

Wilfried Thorwirth

AUE. Im Herbst 1987 trafen sich 16 GST-Flugmodellsportler zum zweiten Wettkampf um den „Muldentalpokal" in der Klasse F3MS. Da der Wettkampf noch keine Tradition besitzt, bewarben sich nur Kameraden aus den Bezirken Karl-Marx-Stadt und Erfurt um die Plätze. Es siegte Bodo Kostrzewa (T), 757 P., vor Uwe Baumgärtel (T), 713 P., sowie Joachim Giemsa (L), 700 P. Alle drei Siegermodelle flogen mit dem „BWF2,5".

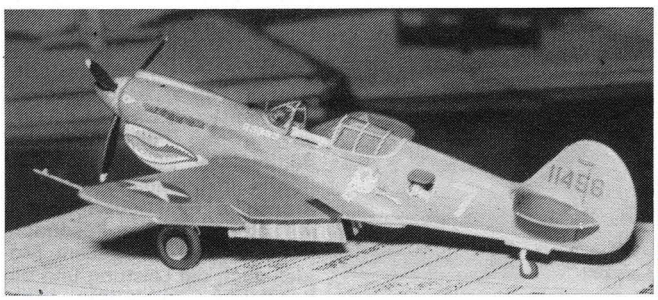
Wer 1988 (2. 10. 1988) an diesem Wettkampf teilnehmen möchte, melde sich bis 1. 2. 1988 beim GST-KV Aue, Bergstr. 3, Aue, 9400. Ulrich Göttner

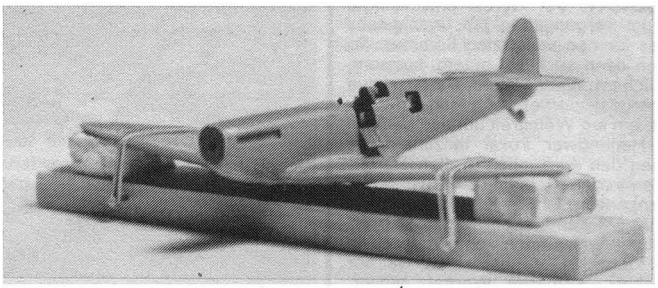
SWIDNICA. Kameraden der Berliner GST-Sektion „Hans Grade" nahmen im Oktober 1987 an einem Ausscheid für die polnischen Staatsmeisterschaften im Plastflugzeugmodellbau außer Konkurrenz teil. Das jüngste Mitglied der Delegation war mit 16 Jahren Stefan Schwarz. Er startete das erste Mal bei einem Wettkampf im Ausland.

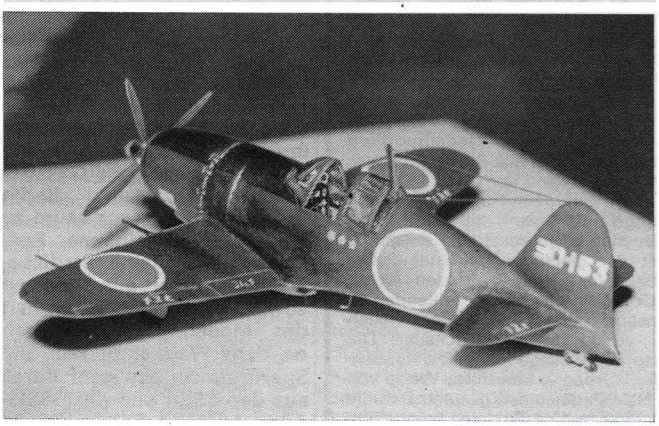
Neben einigen Ausstellungsstücken wurden folgende Modelle zum Wettbewerb gemeldet: Maßstab 1:48: Curtiss P-40E, Stefan Schwarz, Junioren; Maßstab 1:72: J2M3 „Raiden", Burkhard Otto, I-224, Jürgen Reschke, Senioren.

Überraschenderweise erreichte Kamerad Stefan Schwarz mit 81,5 Punkten in der inoffiziellen Ergebnisliste den 2. Platz. Die intensive Beratung und Unterstützung der erfahreneren Sektionsmitglieder beim Bau der Wettbewerbsmodelle zahlte sich aus. Kamerad Burkhard Otto belegte mit 62,5 Punkten einen achten Platz und Kamerad Reschke mit 51,2 Punkten einen 14.

Burkhard Otto







FOTOS: OTTO

GARDELEGEN. Die GST-GO im Möbelwerk Gardelegen lud interessierte Pylonflieger der Klasse F3D (bis 6,6 cm³) und der Klasse Club 20 (bis 3,5 cm³) zum vierten Altmarkrennen ein. Es stellten sich insgesamt 19 Mannschaften sowie Kameraden aus der ČSSR diesem Wettkampf. In der Club-20-Klasse fielen besonders eine Leistungssteigerung sowie eine Konstanz bei den Flügen auf. (Bei einer weiteren Verbreitung des Wettkampfgeschehens könnten in zwei bis drei Jahren viele Sportler die Leistungen der ČSSR-Sportler erreichen.) Mit der Arbeitszeit von 60 s zum Anlassen des Motors hatten einige Kameraden Schwierigkeiten. Das war auch die Ursache vieler Nullwertungen. In beiden Klassen führten die Mannschaften aus der ČSSR. Spannende Rennen gab es besonders in der Klasse F3D, wenn die Mannschaften Hacker/Hacker (ČSSR) und Haase/Hieber (DDR) gegeneinander antraten. Die ČSSR-Modellsportler erreichten mit 80,8 s Weltklassezeit. Aber mit 86,2 s erzielten die DDR-Sportler ebenfalls eine international gute Zeit.

Es siegten in der Klasse F3D: 1. Hacker/Hacker (ČSSR), 329,9 s; 2. Haase/Hieber (H), 355,7 s; 3. Dohne/Bräuer (E), 678,4 s. Die Erstplazierten der Klasse Club 20: 1. Novak/Baber (ČSSR), 230,2 s; 2. Haase/Hieber (H), 287,9 s; 3. Hieber/Haase (H), 314,8 s. **H.-P. Haase**

PIRNA. Mitte September trafen sich GST-Modellsportler der Bezirke Frankfurt (Oder), Magdeburg, Potsdam, Neubrandenburg, Cottbus, Berlin und Dresden zum traditionellen F3B-Herbstwettkampf um den Pokal des Rates der Stadt Pirna.

Überzeugende Leistungen erreichten die Kameraden der Auswahlmannschaft in allen drei Durchgängen mit hervorragender Beständigkeit. Christoph Sterl (E) siegte mit 9041 P. vor Wilfried Volke (H), 8948 P. und verwies Volker Feldhahn (D) mit 8884 P. auf den dritten Platz. Die Gesamtpunktzahlen lassen zwischen den Favoriten keine sichtbaren Leistungsunterschiede erkennen. Die angewandte Absolutwertung ermöglicht zwar eine gute Vergleichbarkeit der Ergebnisse im Jahreswettbewerb, läßt jedoch eine Einschätzung zum internationalen Leistungsniveau nicht zu. In den ersten beiden Durchgängen erreichten die 10 besten Wettkämpfer im Streckenflug fast durchweg 12 gewertete Strecken und verschenkten die vorhandenen Reserven.

Nach jahrelanger Pause stellten sich wieder Junioren dem Pirnaer Ausscheid. Bei einem Starterfeld von vier Sportlern bezwang Thomas Feldhahn (D) Ralph Skribanowitz (R), Jens Lopez belegte den dritten Platz. Das Leistungsniveau ist breit gefächert. Das beste Ergebnis mit 6979 P. läßt den Anschluß an die hohe Leistungsdichte der Senioren noch nicht erkennen.

Bei dem an den Wettkampf angeschlossenen Schaufliegen um den Pokal des Rektors der Technischen Universität Dresden wechselte das begehrte Altenberger Zinn vom Kameraden Altwein (Pokalgewinner der vergangenen zwei Jahre) zu Kamerad Wolfgang Marche (Modell der SAAB J37). **Erdmann Knösel**

***ANKLAM.** Die Anklamer GST-Flugmodellsportler sind in der Republik noch relativ unbekannt. Ihre Initiativen lassen allerdings aufhorchen. So der im Sommer 1987 zum ersten Mal durchgeführte Wettkampf um den Wanderpokal der Stadt Anklam in den neuen Klassen F-Schlepp sowie F4C-V (Oldtimer). Er bestätigte die Bemühungen der Anklamer Modellsportler um Bereicherung des Flugmodellsports in unserer Republik.*

Die Teilnahme am Wettkampf war nicht sehr groß. In den beiden ausgeschriebenen Klassen starteten lediglich 14 Wettkämpfer. Das war ganz gut so, denn sowohl Aktive als auch Schiedsrichter mußten Erfahrungen hinsichtlich eines solchen Wettkampfes sammeln. Es werden einige Jahre vergehen, ehe ausgereifte Leistungen und Ergebnisse im F-Schlepp erreicht werden. Während des Wettkampfes gelangen keiner Mannschaft beständige Leistungen.

Zur Erläuterung für die Leser: Das F-Schlepp-Programm verlangt von den Aktiven einen Start und eine Platzrunde im Verband. Danach folgt das Abkuppeln des Segelflugmodells. Die Schleppmaschine muß dann erneut eine Platzrunde fliegen, danach das Schleppseil abwerfen und nach Absolvieren der Landeplatzrunde eine Ziellandung durchführen. Dem Piloten des Segelflugmodells stehen einschließlich Landung drei Minuten zur Verfügung. Die erreichten Punkte beider Piloten ergeben somit die jeweilige Plazierung im Durchgang. Drei Durchgänge werden geflogen, die beiden besten gehen in die Wertung ein.

In der zweiten Klasse, F4C-V (Oldtimer), hätte die Teilnehmerzahl größer sein können. Die Baubewertung und die fliegerische Leistung waren ausschlaggebend für den Sieg des Kameraden Dirk Peters aus Staßfurt.

Die Anklamer Flugmodellsportler und die Organisatoren des Wettkampfes rufen alle interessierten Flugmodellsportler auf, sich am 2. Wettkampf um den Wanderpokal der Stadt Anklam zu beteiligen. Zu Ehren des 140. Geburtstages von Otto Lilienthal wird dieser am 28. und 29. Mai 1988 auf dem Segelflugplatz ausgetragen.

Georg Lutomski

ARENDSEE. Auf Initiative des Kameraden Bernd Reuter sowie der Kameraden der GST-GO fand anläßlich des Strandfestes eine große Flugschau mit Wassermodellen auf dem gleichnamigen See statt. Bei allerbestem Flugwetter zeigten die Kameraden des Bezirkes Magdeburg ein hervorragendes Programm.

Bernd Hasak, Magdeburg, jüngster Pilot der Flugschau, eröffnete mit dem Modell SNOPY die Vorführungen. Ausgerüstet mit einem 6,5-cm³-MVVS-Motor erzeugte das Modell beachtliche Wasserfontänen und begann einen atemberaubenden Kunstflug. Loopings, Rollen, Turns, Rückflug-Achten sowie andere schwierige Figuren bewältigte das Modell mühelos. Man war erstaunt, daß trotz der relativ großen Schwimmer kaum Einbußen an der Manövrierfähigkeit zu erkennen waren. Danach starteten gleich mehrere Modelle, die STARLET (Bild 1) des Kameraden Nordmann, das TAXI des Kameraden Peters und KAOS des Kameraden Luksch. Die erstgenannten Typen waren mit einem 5-cm³-Kreiskolbenmotor ausgerüstet, das letztgenannte Modell mit einem 6,5-cm³-MVVS. Eine aerodynamisch gute Konstruktion war das Modell FALKE des Kameraden Nordmann (Bild 2).

Was wäre eine Flugschau ohne ausgefallene Konstruktionen? Auch sie fehlten in Arendsee nicht. Der „Fliegende Teppich" des Kameraden Peters sowie der TELLER des Kameraden Luksch faszinierten die Zuschauer. Zu einem besonderen Erlebnis wurde der Start des NORTHSTAR (Bild 3) des Kameraden Vierke. Dieses Delta-Modell gleitete auf dem Flügel, lediglich kleine Stützkörper an den Randbögen sind vorhanden. Erstaunlich auch hier die sichere Beherrschung des Modells. Gleiches gilt für das zweimotorige Flugboot des Kameraden Peters. Es handelt sich um den Nachbau des Fluglöschbootes CANADAIR CL-215. Der Synchronlauf beider Motoren (MVVS 3,5) war beeindruckend, ebenso das Flugbild.

Rolf Wille

FOTOS: WILLE

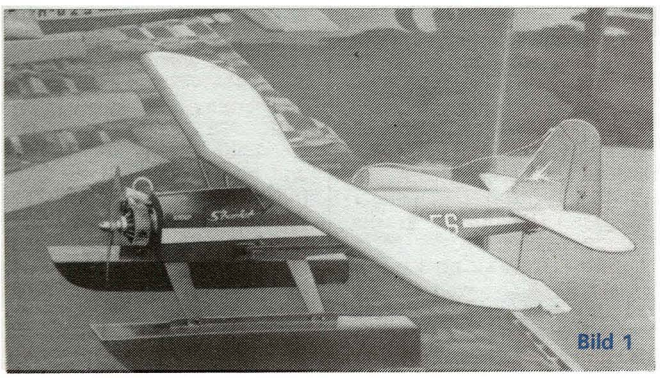


Bild 1

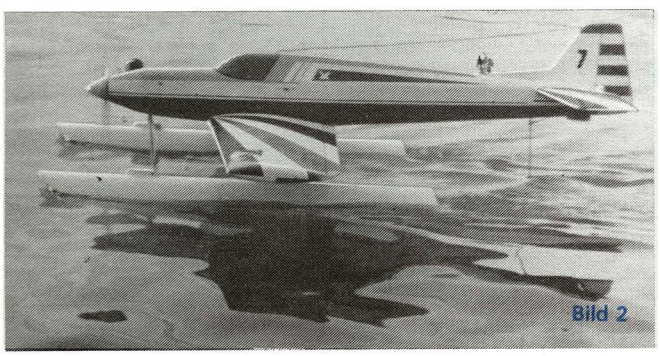


Bild 2

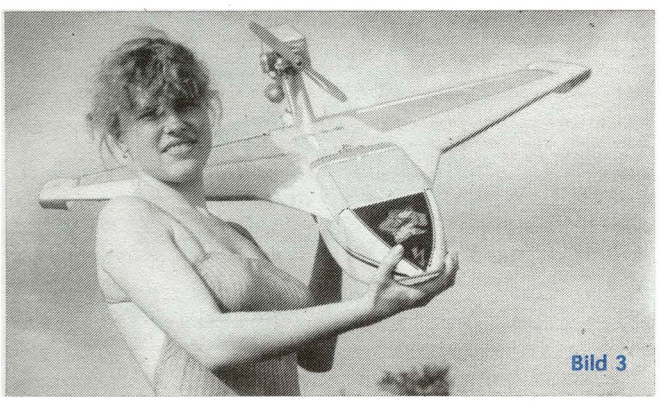


Bild 3

BAUTZEN. Die Freiflieger des Bezirkes Dresden führen jährlich den Kampf um den Albatrospokal durch. Seit einigen Jahren ist ein sogenannter „Schiedsrichterwettkampf" Teil dieses Wettstreits. Dabei haben diese Helfer der Sportler, meist sind es die Ehefrauen, die Möglichkeit, das an einer Leine in die Höhe zu

ziehen, was sie sonst mittels Fernglas und Stoppuhr beobachten. Bekannte Namen, wie Oschatz oder Lustig, sind auch hier im Gespräch. 1987 wurde ernsthaft um Sieg und Plätze gerungen. Die drei Erstplazierten sind: 1. Barbara Oschatz, 2. Heidrun Hensel, 3. Christa Noack.

Mathias Färber

ANNABERG. *Freundliches Spätsommerwetter erwartete 27 Modellsegelflieger, die sich Anfang Oktober 1987 am Pöhlberg zum Hangflugwettbewerb um den „Annaberger Bergkristall" trafen. Gründlich bereiteten die Annaberger GST-Modellflieger, an der Spitze Henry Marschner und Hans Thiele, diesen Wettkampf vor. Bei leichtem bis mäßigem um Westrichtung pendelnden Wind sah jeder Modellsportler die gestellten Aufgaben ohne Bedenken. Die Modelle waren von Hand zu starten, durften durch Segeln im Aufwind am schwach geneigten Hang eine Minute Höhe gewinnen und hatten dann möglichst schnell vier Bahnen über 150 m abzufliegen und sollten dann innerhalb von 30 Sekunden gelandet sein. Vier Versuche durfte in ausgeloster Reihenfolge jeder Wettkämpfer machen. Davon wurden drei in Relativwertung, bezogen auf den jeweiligen Durchgang, angerechnet. Zum Erfolg waren also ein gut und schnell gleitendes Modell erforderlich sowie das Vermögen des Piloten, die besten Aufwindverhältnisse zu erkennen und ausfliegen zu können, um möglichst große Ausgangshöhen zu erhalten. Der anschließende Geschwindigkeitsflug quer zur Blickrichtung und Fallinie des Hanges war dann die meßbare Prüfung für das Leistungsvermögen des Modells und das fliegerische Können des Piloten. Nach einem spannenden Rennen gewann Claus Thiele mit 2978 Punkten den Wanderpokal zum zweiten Mal. Auf den Plätzen folgten Dieter Schönlebe (2960 P.), Laszlo Rusits, H, (2811 P.), gefolgt von Dieter Trombetta (2658 P.) und Wolfgang Meischner (2606 P.). Daß unter den vorliegenden Bedingungen der kleine, sogenannte Hangflitzer nicht das günstigste Modell war, erfuhr der sehr erfahrene Hans-Joachim Eufe. Er lag mit 2410 P. auf dem neunten Rang. Sehr bedauerlich war, daß die Annaberger Modellflieger ihren Heimvorteil nicht nutzen konnten. Ihnen fehlte es noch an F3B-Erfahrungen und den geeigneten Modellen.*

- nr -

PARDUBICE. Eine Delegation der Sektion Plastmodellbau des Luftfahrtklubs „Otto Lilienthal" der GST-GO INTERFLUG nahm am traditionellen Pokalwettkampf um den „Großen Preis von Plynostav" in Pardubice (ČSSR) teil. Plastmodellbauer aus der VRP, der ČSSR und der DDR bewarben sich um die Plätze.

In der Kategorie Ib (Maßstab 1:48) belegte Kamerad Mohr mit einer P-51 D mit 71,0 Punkten den vierten und Kamerad Hölzel, Bristol „Bulldog", mit 61,33 Punkten den sechsten Platz.

In der Kategorie Ic (Maßstab 1:72) erreichte Kamerad Billig mit einer P-47N mit 84,17 Punkten einen dritten Platz sowie mit einer LX He 1 mit 82,33 Punkten einen vierten Platz. Kamerad Steinhöfel konnte mit dem Modell der F-14 78,83 Punkte erzielen und errang damit Platz sieben.

Detlef Billig

Zu unserer Beilage

Sowjetisches Wachschiff DRUSHNY

Seit Anfang der 70er Jahre werden den sowjetischen Seestreitkräften auch Einheiten eines Kampfschiffes zugeführt, das seiner Größe und Bewaffnung entsprechend ein Mehrzweckschiff für das weitere Küstenvorfeld darstellt. In der DDR wird es nach dem ersten namentlich bekanntgewordenen Schiff als Typ DOSTOINY bezeichnet. Von westlicher Seite erhielt dieser Typ beim ersten Sichten die Typbezeichnung KRIVAK zugeordnet. Später erfolgte die Veränderung in KRIVAK-I, als das Auftreten einer Typmodifikation die Unterteilung der Grundbezeichnung erforderlich machte.

DOSTOINY und ihre etwa zwanzig Schwesternschiffe, zu denen auch DRUSHNY gehört, sind schwerpunktmäßig für die U-Boot-Bekämpfung ausgelegt. Darauf weist auch ihre ursprüngliche Klassifizierung als Großes UAW-Schiff hin. Dennoch sind sie durchaus nicht einseitig. Zur Bekämpfung größerer Schiffsziele ist eine 4fach-Startvorrichtung für Flugkörper auf dem Vorschiff installiert. Gegen Luftziele werden Fla-Raketen eingesetzt, für die je eine Zwillingsstartvorrichtung im Vorschiff und im Achterschiff vorhanden sind. Diese Anlagen sind witterungsgeschützt in Schächten im Rumpf untergebracht und werden bei Herstellung der Gefechtsbereitschaft ausgefahren. Die Verschlußdeckel sind vor der Brücke und hinter dem Abgasschacht erkennbar. Ergänzt wird die Bewaffnung durch Universal-Rohrartillerie hoher Schußfolge zur Bekämpfung von Luftzielen im Nahbereich und schneller kleiner Seeziele sowie von Landzielen. Der effektive Waffeneinsatz wird durch umfangreiche elektronische Ortungs- und Waffenleitsysteme sichergestellt; weitere Anlagen und Geräte dienen zur Führung des funkelektronischen Kampfes (FEK), zur Gewährleistung der Navigation und zur Aufrechterhaltung stabiler Nachrichtenverbindungen.

Auswahl und Art der installierten Waffen in Verbindung mit der ausgeführten schiffbaulichen und antriebsseitigen Gestaltung weisen die DOSTOINY's als universelle, hochseefähige Kampfschiffe aus, die allein oder im Zusammenwirken mit anderen Kräften in der Sicherung von Kampfschiffsverbänden, als Geleitfahrzeuge, in der U-Jagd oder mit individuellem Auftrag gegen Über- und Unterwasserkräfte handeln können. Nicht zuletzt wegen ihrer Vielseitigkeit wurden sie nach Ordnungsprinzipien westlicher Klassifikationsschemata, die keine Großen UAW-Schiffe kennen, als Raketenzerstörer eingestuft, obwohl sie von der Verdrängung her die heutigen Normen für derartige Schiffe nicht erreichen. Seit 1978 sind sie in den sowjetischen Seestreitkräften als Wachschiffe, korrekt als Wachschiffe 1. Ranges, klassifiziert. Dieser Veränderung folgte man westlicherseits mit dem Bezeichnungswechsel in Fregatte bzw. Flugkörper-Fregatte. Ihren Dienst versehen die DOSTOINY's zu ungefähr gleichen Teilen in allen vier sowjetischen Flotten, inzwischen vermehrt durch eine Anzahl modifizierter Einheiten. Letztere haben dieselbe schiffbauliche Grundkonzeption, führen aber zwei Einzellafetten größeren Kalibers anstelle der 76-mm-Zwillinge und zeigen ein verändertes Deckshaus für das Schlepportungsgerät. Zu diesem neuen Typ KRIVAK-II gehört z. B. die NEUKROTIMY, die gemeinsam mit SWIREPY (KRIVAK-I) und dem Kreuzer OKTJABRSKAJA REWOLJUZIJA zum Nationalfeiertag der DDR 1978 in Warnemünde weilte. Mit der MENSHINSKI (KRIVAK-III) kam inzwischen eine weitere Abwandlung hinzu, die auch in der Silhouette größere Veränderungen aufweist. Diese ergeben sich hauptsächlich aus einem relativ großen Hubschrauber-Landedeck auf dem Hinterschiff und einer Einzellafette (Rohrartillerie anstelle der Raketenstartvorrichtung) auf dem Vorschiff. Damit sind die Schiffe hervorragend auf ihren Dienst in den Grenzstreitkräften der UdSSR abgestimmt, deren Flagge sie führen. NEUKROTIMY und MENSHINSKI sollen in absehbarer Zeit ebenfalls als Typpläne vorgestellt werden.

Zurück zu unserem aktuellen Vorbild. DRUSHNY kam anläßlich des 30. Jahrestages der DDR mit der typgleichen BDITELNY und dem Kreuzer OKTJABRSKAJA REWOLJUZIJA vom 4. Oktober 1979 bis zum 8. Oktober 1979 nach Rostock-Warnemünde. Zu diesem Zeitpunkt war sie etwa vier Jahre im Dienst. In dieser Zeit fand sie bereits mehrfach lobende Erwähnung in der sowjetischen Militärpresse. Unter ihrem damaligen Kommandanten, Kpt.3.Rg. ALBUSOW, wurde 1976 zum Beispiel der Artillerie/Raketen-Gefechtsabschnitt als bester der Baltischen Rotbannerflotte (BRF) ausgezeichnet und dem Schiff 1978 ein Ehrenbanner des Kriegsrates der BRF verliehen. Sicher ist es kein Zufall, daß es recht häufig zu Auslandsbesuchen ausgewählt wurde; bereits 1978 war DRUSHNY mit dem MAW-Schiff GAFEL in Schweden, 1979 (s. o.) in der DDR, 1981 mit dem Schwesterschiff BODRY in Finnland und 1982 wieder mit der OKTJABRSKAJA REWOLJUZIJA in Warnemünde, diesmal geführt von Kpt.3.Rg. STUPIN. Neuestes Beispiel lebendiger Waffenbrüderschaft aus dem Jahre 1987 ist die Hilfeleistung der Angehörigen des medizinischen Dienstes auf DRUSHNY für einen Matrosen der Seestreitkräfte der VR Polens, der auf See schwer erkrankt war und dringend operiert werden mußte.

Bernd Loose

Zum Modellplan

Er zeigt DRUSHNY im Zustand der Zeit des Flottenbesuches 1979, zu dem sie auch die Bordnummer 710 trug. Die Hauptabmessungen gehen auf Angaben in der sozialistischen Militärpresse und in internationalen Flottenhandbüchern zurück. Aufbauten- und Ausrüstungsdetails wurden angelegentlich der Besuche in der DDR präzisiert. Der Linienriß und der Spantenriß sind gegißt. Das Vorhandensein von Schlingerkielen, Flossenstabilisatoren und Ortungs-Bugwulst entspricht dem Stand der Technik und sind aus Skizzen und Modellfotos in sowjetischer Schiffbauliteratur abzuleiten. Der Typplan ist im Original 1:100 gezeichnet und erlaubt bei Rückvergrößerung der vorliegenden Zeichnung den Bau eines hochgradig authentischen Modells bis mindestens zum Zeichenmaßstab. Die Detaillierung insgesamt ist darüber hinausgehend auch für die Baumaßstäbe 1:75 und 1:50 bei Beachtung folgender Hinweise gut. Der Linienriß sollte wegen der zunehmenden Strichdicken bei der Rückvergrößerung noch einmal durchgestrakt werden, und die Bewaffnung und Ausrüstung müßten in sich weiter detailliert werden, als es die Typplankonstruktion – im Hinblick auf die durchzuführende Verkleinerung für dieses Heft darzustellen – gestattete. Dafür, aber auch zur individuell intensiveren Ausführung im abgedruckten Maßstab, bieten sich die in der Serie mbh-schiffsdetail veröffentlichten Einzeldarstellungen an. Einige sind diesem Typplan im Maßstab 1:75 mit angefügt, diese und weitere für DRUSHNY relevante Details im Maßstab 1:50 sind wie folgt zu finden:

- 76-mm-Zwillingsgeschützturm (2 Blatt, 1:50) in mbh 4'74/10, 11
- Mannloch, Trossenwinde (1:50) 4'74/11
- Beiboot „Jal P 6" (1:50) 6'74/19
- Kleiner Arbeitskutter (2 Blatt, 1:50) 8'74/8, 9
- 12rohriger Wabo-Werfer (1:50) 11'75/20
- Transportables Lastdavit (1:25) 10'76/20
- Geländer, Landgang (1:50) 2'77/16
- MSR-Geräte, Trossenwinden (1:25) 4'77/16
- Großes Rundsichtfunkmeßgerät (2 Blatt, 1:50) 6'77/27, 28
- Artillerie-Leitfunkmeßgerät (1:50) 8'77/21

Taktisch-technische Daten
(nach internationalen Flottenhandbüchern)

Standardverdrängung: 3100 ts
Einsatzverdrängung: 3800 ts
L x B x T: 123,0 × 14,2 × 5,5 m
Antrieb: 2 + 2 Gasturbinen
17800 kW + 35700 kW
V_{max}: 33 kn
Bew.:
1× 4fach-Starter für Schiff-Schiff-FK
2× 2fach-Starter für Schiff-Luft-FK
2× 4fach-TR-Sätze für 533-mm-Torpedos
2× Zwillings-Geschütztürme für 76-mm-Rohrartillerie
2× 12fach-Werfer für reaktive Wasserbomben
bis 50 Minen
Bes.: 220 Mann

Farbgebung
Rumpf unter Wasser: grün
Rumpf in KWL = 0,5 m Breite: schwarz, darüber schmaler weißer Streifen
Rumpf über Wasser, Aufbauten, nicht anders gekennzeichnete Flächen: kampfschiffgrau
Anker, Poller, Klampen: schwarz
Decks: braunocker

Literatur

S. G. Gorschkow, Die sowjetische Seekriegsflotte, Berlin 1980
Morskoi Sbornik, verschiedene Jahrgänge
Sudostrojenije, verschiedene Jahrgänge
poseidon 1/1979 und 5/1979
mbh 2'82
Marinekalender der DDR 1988
internationale Flottenhandbücher
Tagespresse

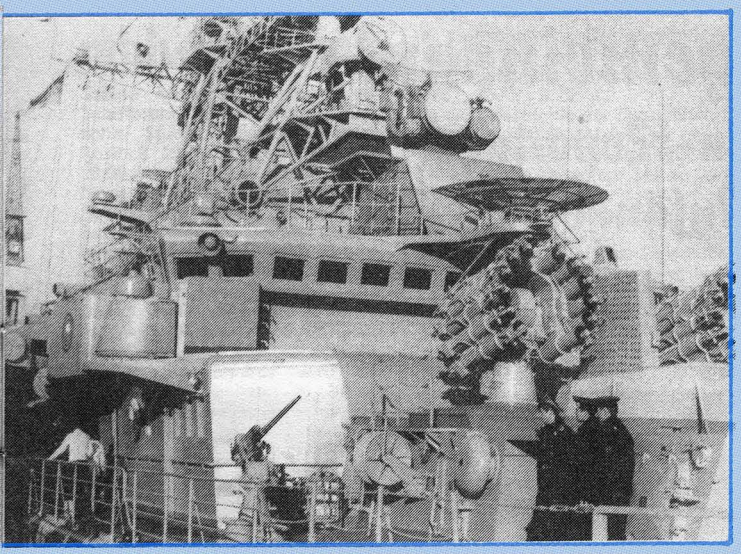


Bild 1 ▲

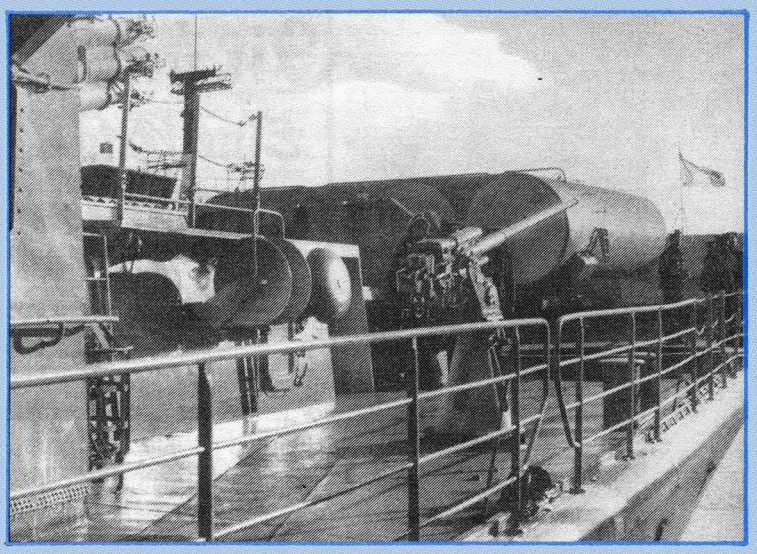


Bild 2 ▲

Bild 3 ▼

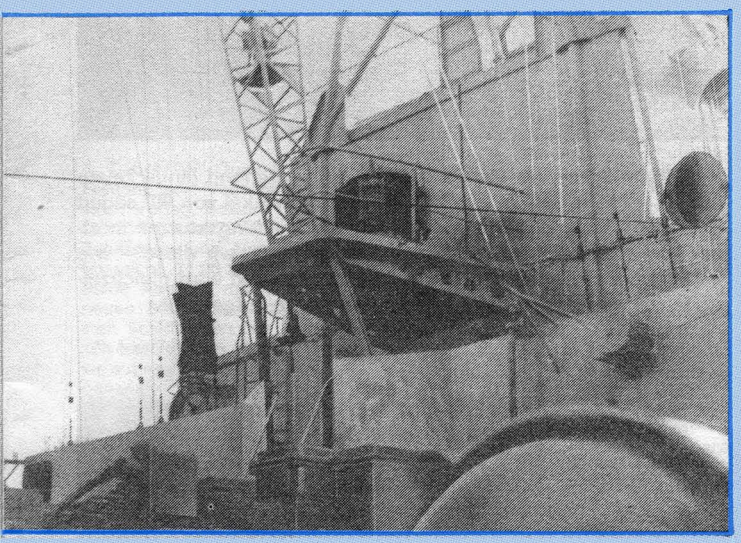
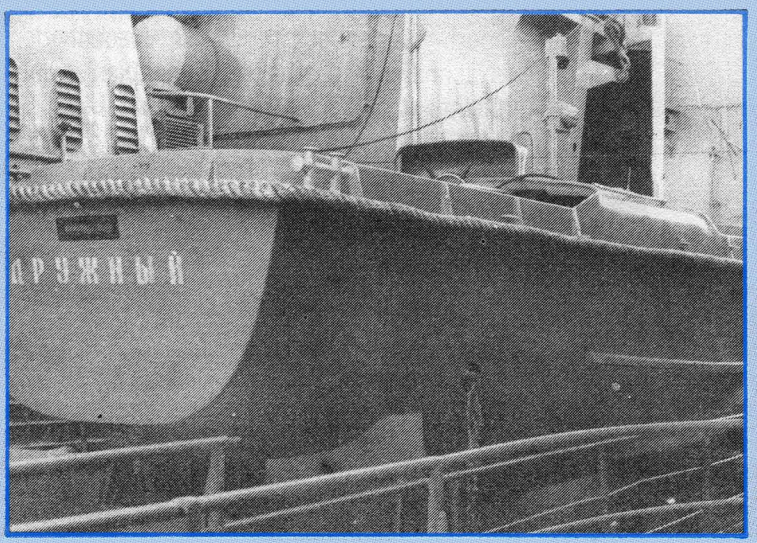
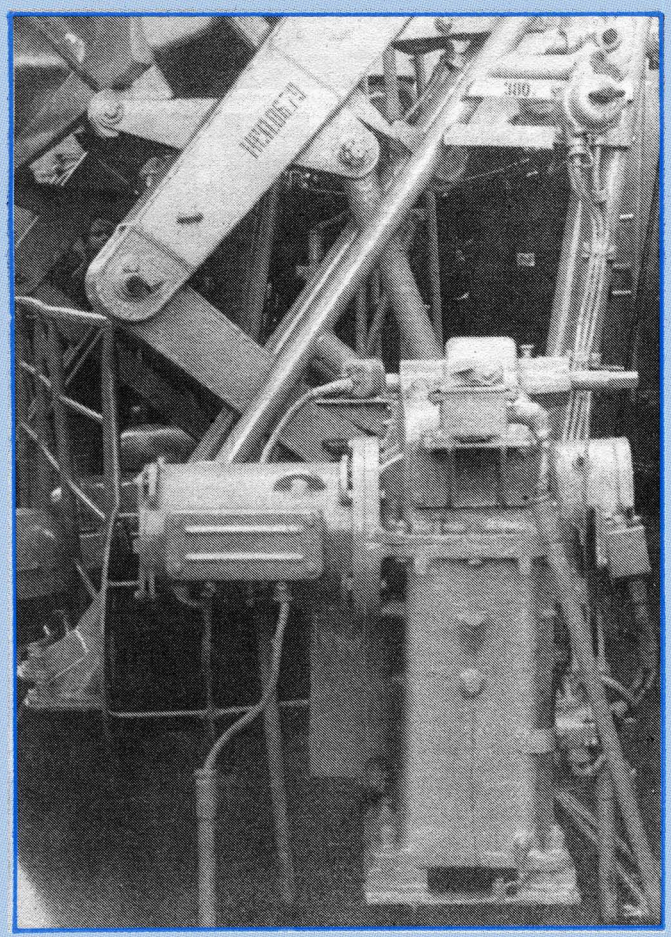


Bild 4 ▼





◀ Bild 5

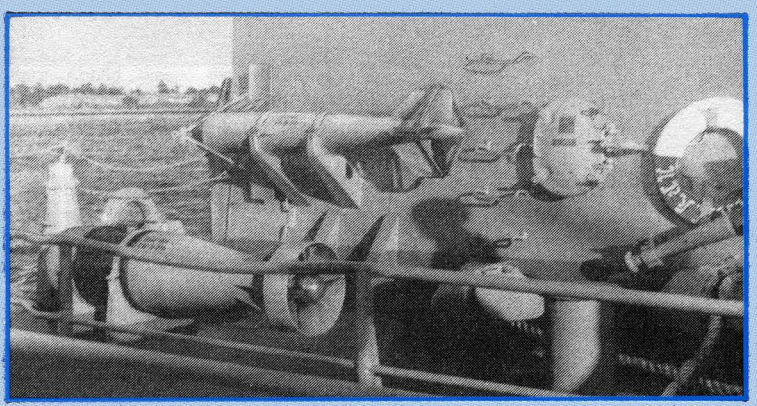


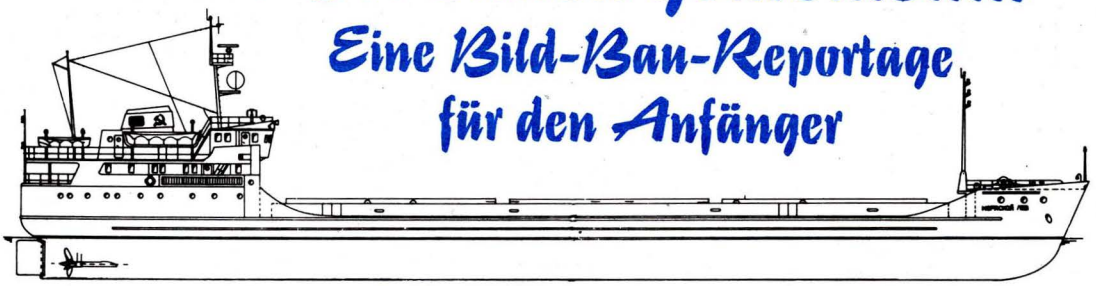
Bild 6 ▲

Bild 1: Brückenkomplex und Wabo-Salvenwerfer. Die Artilleriewaffe im Vordergrund ist als Salutgeschütz aufmontiert, die weitgehend identisch ist mit der als mbh-Schiffsdetail 16 vorgestellte 45-mm-Einzelwaffe (mbh 12'79)
Bild 2: Blick über das Vorschiff zum 4fach Raketenstarter
Bild 3: Das Podest hinter dem Brückenkomplex, auf dem die schräggestellte Gitterstenge steht. Davor ein Gerät des FEK, darunter die Schiffsglocke
Bild 4: Kleiner Arbeitskutter, steuerbords
Bild 5: Bootswinde und Davit der 6riemigen Jolle, backbords
Bild 6: MAW-Geräte auf der Schanz

FOTOS: KUHLMANN, LOOSE

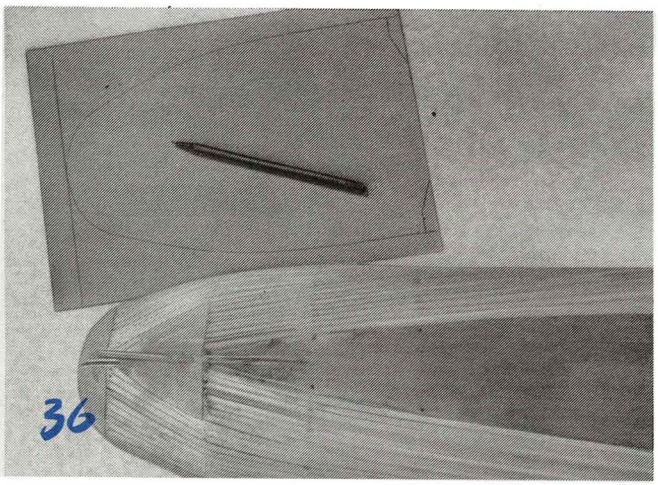
Wir bauen gemeinsam

Eine Bild-Bau-Reportage für den Anfänger

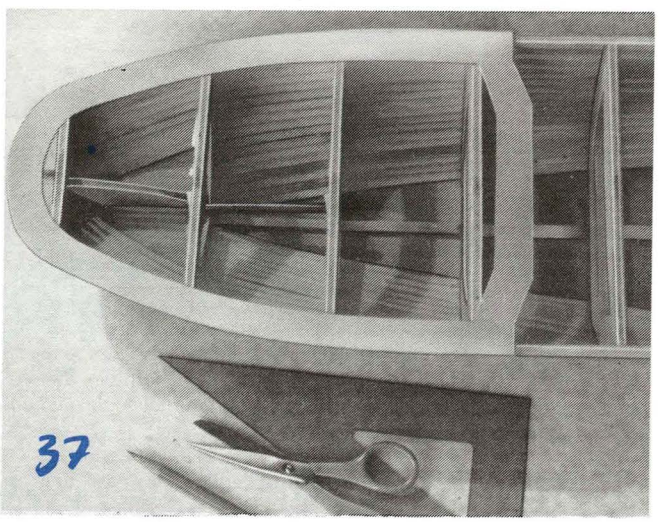


Sowjetischer Frachter SEELÖWE

In unseren Ausgaben 4 bis 8'87 gaben wir den Startschuß zum gemeinsamen Bau eines vorbildgetreuen Schiffsmodells. Unser Autor Siegfried Knauf hat für unsere Bildreportage ein Schiffsmodell konstruiert, das sich dem Vorbild des sowjetischen Schüttgutfrachters SEELÖWE anlehnt (Bauplan nur über Bauplanversand beim ZV der GST, Abt. Modellsport, Langenbeckstr. 36–38, Neuenhagen, 1272, gegen Nachnahme zu erhalten; Typenplan in mbh 3'84 veröffentlicht).

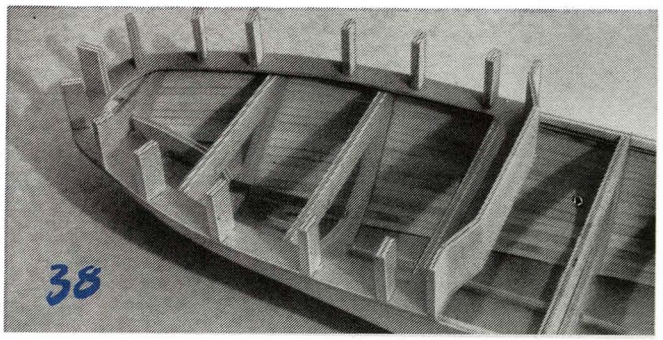


Vom Heck fertigen wir eine Schablone an. Die Länge entnehmen wir dem Bauplan und übertragen sie auf 2-mm-Sperrholz.

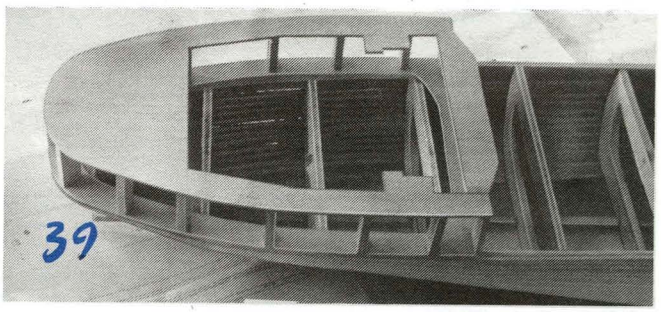


Die Außenform sägen wir gleich zweimal, am besten mit einem Sägeschnitt. Mit drei Reißbrettstiften verbinden wir die übereinanderliegenden Sperrholzbrettchen. Die erste Platte sollte eine Aussparung haben, die vom Außenrand einen Abstand von 15 mm hat.

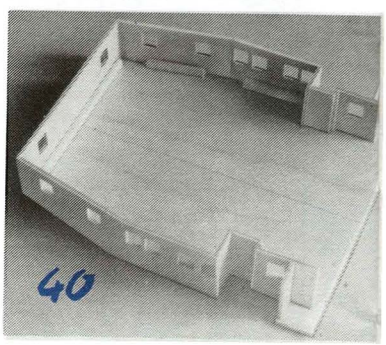
FOTOS: KNAUF



Aus 5-mm-Sperrholz stellen wir eine entsprechend lange Leiste mit einer Höhe von 24 mm her. Genau im Winkel von 90° sägen wir dann 11 bis 15 Stück sogenannte Verkleidungsstutzen in einer Breite von 15 mm ab. Außenbündig kleben wir diese – wie im Foto ersichtlich – auf. Die vordere Poopwand wird gleichzeitig in der vorgegebenen Form 90° zur Fläche aufgeklebt.

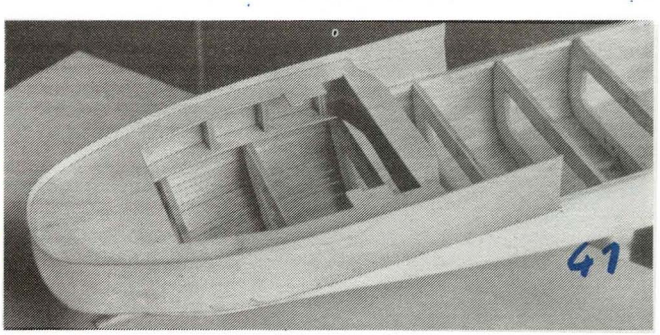


Die zweite Deckplatte erhält eine Aussparung wie im Bauplan ersichtlich. Sie kann auch – wie im Foto zu sehen – geschlossen bleiben. Das ausgesägte Innenteil kann gleichzeitig für die Aufbauten Verwendung finden.



Das ausgesägte Innenteil als Platte für die Aufbauten. ▶

Die Außenhaut der Poop wird aus 1-mm-Sperrholz hergestellt. Es sollte immer eine Schablone aus Karton angefertigt werden, um ein genaues Anpassen zu ermöglichen. ▼



mbh-Buchtips

Sabine Mertens, **Seesturm und Schiffbruch** – Eine motivgeschichtliche Studie. Hinstorff Verlag, Rostock 1987, 244 S., zahlr. Ill., 38,00 Mark.
Nach Timms „Schiffe und ihre Schicksale" erschien ein weiteres Buch zu diesem Thema. Diesmal eine motivgeschichtliche Studie, mit der die Stuttgarter Kunsthistorikerin erstmals eine vollständige Typologie und Geschichte eines der facettenreichsten Motivkomplexe der bildenden Kunst vorlegt. Mit großer Sachkenntnis wird der enge Zusammenhang zu historischen und gesellschaftlichen Hintergründen dargestellt. Ein umfangreiches Bildmaterial, zum Teil farbig, unterstützt dieses Anliegen. Der zeitliche Rahmen reicht von der Antike bis zur Gegenwart, mit Höhepunkten im 17. und 19. Jahrhundert.
Ein empfehlenswertes Buch für den Liebhaber der maritimen bildenden Kunst – möglicherweise schon in den Buchhandlungen vergriffen, aber der Weg zu einer größeren Bibliothek lohnt sich (nicht nur) für dieses Buch bestimmt. **Wo**

*

R. Däbritz/W. Quinger, **„Von der Fregatte zum Vollschiff".** VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1987, 136 S. mit 28 Fig. und 20 Abb., acht Tafeln Schiffsrisse und eine Tafel Typenübersicht, 24,00 M.
Beide Autoren möchten in ihrem neuen Buch einen der bekanntesten Schiffstypen der Segelschiffszeit beschreiben. Dabei versuchen sie auf recht kleinem Raum eine Typenanalyse, die den marinehistorisch erfahrenen Leser kaum überzeugen kann. Da werden Schiffstypen in Zusammenhang gebracht, wo keiner besteht (Klipper und Ostindienfahrer). Namen werden mit Daten in Verbindung gebracht, die nicht stimmen („... Mitte des 18. Jahrhunderts zuerst unter Colberts Leitung ..."). Überhaupt macht die Typdarstellung der Fregatte den Eindruck, als wenn das Quellenmaterial nicht vollständig ausgewertet wurde. Demgegenüber stehen die präzisen Darstellungen der beiden rekonstruierten Schiffe. Hier hat Wolfgang Quinger – selbst erfahrener GST-Modellbauer und Goldmedaillengewinner zahlreicher Weltwettbewerbe – Modellpläne geschaffen, die, exakt gezeichnet, den vorbildgetreuen Nachbau des Fregattschiffes HEDEWIG ELEONORA und des Vollschiffes ALT MECKLENBURG ermöglichen. **fe**

*

Erno Wiebeck, **„Indische Boote und Schiffe".** VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1987, 160 S. mit 70 Fig. und 73 Abb., vier Tafeln Schiffsrisse, 26,00 M.
Aus eigener Anschauung beschreibt der Autor des neuen Bandes der BLAUEN REIHE einen für Europäer etwas ungewöhnlichen Abschnitt der Schiffbaugeschichte. Bis ins Detail gehende Beschreibungen handwerklicher Schiffbautechnik und eine große Vielfalt indischer Fahrzeuge aller Größen vermitteln dem Leser einen überzeugenden Einblick indischer Schiffbaugeschichte. Zeitgenössische Fotos und sauber – bis ins kleinste Detail – gezeichnete Modellpläne ermöglichen auch dem unerfahrenen Modellbauer den Bau eines vorbildgetreuen Modells. **fe**

K. Gottschewsky, **Die unsichtbare Brücke.** Von der Entwicklung des Seefunkdienstes, Hinstorff Verlag 1987, 200 S., 9,20 M.
In der Geschichte der Seeschiffahrt hat es immer wieder Anlässe gegeben, eine höhere Sicherheit für das menschliche Leben auf See zu verlangen; zum Teil waren es verheerende Schiffskatastrophen, die viele Menschenleben forderten. Schon bald nachdem Seeschiffe mit Funkanlagen ausgerüstet waren, wurde die Forderung erhoben, die drahtlose Telegrafie auch zur Erhöhung der Schiffssicherheit zu nutzen. – Der Autor versteht es, mit kleinen Geschichten um die Geschichte der drahtlosen Telegrafie in den vergangenen 100 Jahren zu fesseln. **– h –**

*

Flieger-Jahrbuch 1987, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 29. Ausgabe, 167 S., 214 Abb., 20 Tabellen, Preis 15,00 M.
In bewährter Weise gibt es in diesem Buch eine internationale Umschau der Luft- und Raumfahrt. Es werden u. a. solche Themen behandelt wie Fliegerschule der GST Jahnsdorf, Bombenfliegerkräfte der UdSSR. Luftfahrtgeschichte vermitteln u. a. die Beiträge „Deutscher Rundflug und Europa-Rundflug" sowie „Pionierflüge mit Junkers-Flugzeugen". Weitere Beiträge beschäftigen sich mit Problemen der Raumfahrt.
Das Flieger-Jahrbuch erschien zum letzten Mal in dieser Form. An seine Stelle wird eine in loser Folge erscheinende Buchreihe mit Beiträgen über die Luft- und Raumfahrt treten. **– R –**

*

W. M. Saziorski u. a., Sportwissenschaft für die Praxis: **„Biomechanische Grundlagen der Ausdauer".** Sportverlag Berlin, 224 S., 77 Abb., Preis: 16,80 M.
Der bekannte sowjetische Sportwissenschaftler unternimmt mit seinem Forscherteam erstmalig den Versuch einer komplexen Untersuchung der Wechselwirkungen zwischen den Leistungsfaktoren Technik und Ausdauer – interessante Fakten, auch für den GST-Übungsleiter und -Trainer nutzbar. **sv**

*

„Kinder, wie die Zeit vergeht!" ist man versucht auszurufen angesichts der wieder auf dem Tisch liegenden Jahresalmanache des Militärverlages der DDR – und das alles für ganze 3,80 Mark.
Der **Motorkalender 1988** enthält auf 224 Seiten in altbewährter Weise viel Lesenswertes aus der großen Welt des rollenden Rades. Historisches und Modernes, bunt gemischt mit einem Schuß Humor, das ist auch für das Jahr 1988 die gute Linie dieses interessanten Almanachs.
Der **Fliegerkalender 1988** setzt bewährte Traditionen fort. Es wird vieles veröffentlicht, das das Interesse zahlreicher Leser finden wird: Flugzeugbau bei unserem tschechoslowakischen Nachbarn, legendäre Flugzeuge und bekannte Fliegerpersönlichkeiten.
Der **Marinekalender 1988** macht u. a. mit dem neuen Fabriktrawler aus Stralsund bekannt, berichtet über das gewaltsame Ende der Großsegler und kommt wieder auf den „Dauerbrenner" aller maritimen Publikationen zurück, auf die TITANIC.
Für alle drei beliebten Broschüren gilt: Man kann Bekanntes vertiefen und vor allem sehr viel Neues erfahren. **mbh**

*

MTH, **Landungsschiffe.** Militärverlag der DDR, 36 S. mit zahlr. Abb., Preis 2,00 M.
In leicht verständlicher Weise bekommt besonders der junge Leser einen Einblick in diesen interessanten Schiffstyp. Seelandungen von gestern und heute sowie die typischen Vertreter dieses Typs bei der Volksmarine unseres Landes werden vorgestellt. **– nn –**

*

Schiffner, Dohmen, Friedrich, **Torpedobewaffnung.** Militärverlag der DDR, 264 S., 210 Ill., Preis 23,50 M.
Die Autoren beschreiben übersichtlich und faktenreich 120 Jahre Geschichte der Torpedowaffe; eine für den Schiffsmodellbauer von Kampfschiffen interessante Bewaffnungsart, die keineswegs in ihrer Entwicklung abgeschlossen ist. Selbstverständlich interessiert dem Modellbauer in erster Linie das äußere Abbild dieser Bewaffnung, dennoch dürfte es interessant sein, mehr über das „Innenleben" zu erfahren. Dieses Buch bietet eine vielfältige Möglichkeit dazu. **– nn –**

*

Kleinanzeigen

Biete HO-Anlage, 12 m², 3 Stromkreise, Drehscheibe, Bw 18 Loks, 78 Waggons, 3500 M. Raimund Liedloff, Grünelinder Str. 8, Berlin, 1165
Hobbyauflösung! RC-Mat. 50 M; Motoren 1–7 cm³, 30–60 M; Kar.-Car. 10–40 M, Kuppl., Getr., 10–50 M; Lit., Liste anf., Vogel, Roquettestr. 31, Dresden, 8029
Verkaufe Aero-Sport/Flieger-Revue ab 1/1960, je 1 M; **Suche** GFP-Rumpf für RC-Großsegler. Sünder, Schneidemühlenweg 15, Mühlhausen, 5700
Verkaufe 1 Motor, 10 cm³, Dremo, 300 M; 1 Motor, 10 cm³, 200 M; Tono, 200 M; 1 SPU-Rumpf FSR-15, 50 M; 1 GPU-Rumpf, zwei Schalen, 30 M. Krystians, Stormstr. 48, Potsdam, 1570
Übernehme Lackierung von Auto-, Schiffs-, Flugzeug- und Eisenbahnmodellfahrzeugen. Harald Göthe, Bahnhofstr. 21, Eisenach, 5900
Suche Glühkerzenmotor 1,62 cm³, Typ OS-Max o. Enyo mit Schalldämpfer. Torsten Frank, Aueweg 4, Seligenthal, 6087
Suche 2 Stck 2-Kanal-Tip-Rudermasch. m: Selbstrückstellung. K. Bastian, Allee der Kosmonauten 167, Berlin, 1140
Suche RC-Automodelle (Buggy oder Truck bevorzugt). Angebote mit Beschreibung an E. Falke, Cl.-Zetkin-Ring 1, Frankfurt (Oder), 1200
Suche Bücher „Fliegerkalender der DDR 1984" u. Histor. Flugzeuge zu kaufen. T. Hering, Niemöllerstr. 11, Apolda, 5320

*

mbh

modellbau heute
19. Jahrgang, 217. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Storkower Str. 158, Berlin, 1055

REDAKTION
Chefredakteur:
Georg Kerber
(Automodellsport)
Stellv. Chefredakteur:
Bruno Wohltmann
(Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt,
Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift:
Storkower Straße 158
Berlin
1055
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Dietrich Austel, Berlin; Günther Keye, Berlin; Bernhard Krause, Berlin; Joachim Löffler, Gröditz; Joachim Lucius, Berlin; Dr. Boris Lux, Dresden; Hans-Joachim Mau, Berlin; Peter Pfeil, Plauen; Helmut Ramlau, Berlin; Gerald Rosner, Apolda

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute" DDR ist der Nachdruck auszugsweise gestattet.

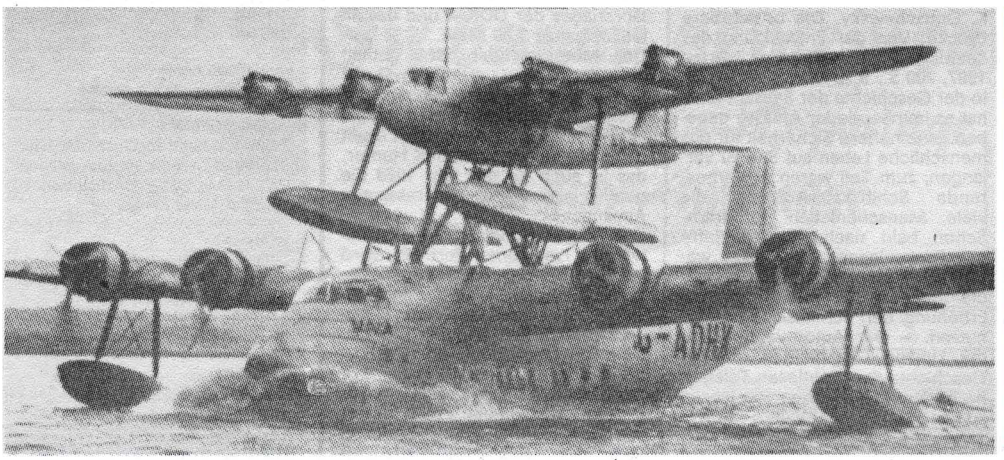
BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, Leninstraße 16, Postfach 160, Leipzig, 7010.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, Storkower Straße 158, Berlin, 1055, (Telefon: 4 30 06 18, App. 321). Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 12. 2. 88



Aus der Welt des großen Vorbilds

Diese Zwillingskombination wurde von dem britischen Major Mayo konstruiert und von der Firma Short Brothers in Rochester gebaut. Der Zweck war eigentlich der gleiche, den man mit einem Katapultstart erreichen wollte: Einem bis zum Äußersten mit Brennstoff beladenen und dadurch eine große Reichweite besitzenden Flugzeug, das durch Überladung nicht mehr startfähig, wohl aber noch flugfähig war, den Antritt der Flugreise zu ermöglichen. Eine erste Erprobung fand im Februar 1938 statt. Bei einer Geschwindigkeit von 210 km/h löste sich in 250 m Höhe die „Mercury" vom Flugboot und setzte ihren Flug allein fort.

Die wirtschaftliche Seite eines Flugbetriebes mit dem Zwillingsflugzeug war jedoch sehr umstritten.

...hab' mal 'ne Frage

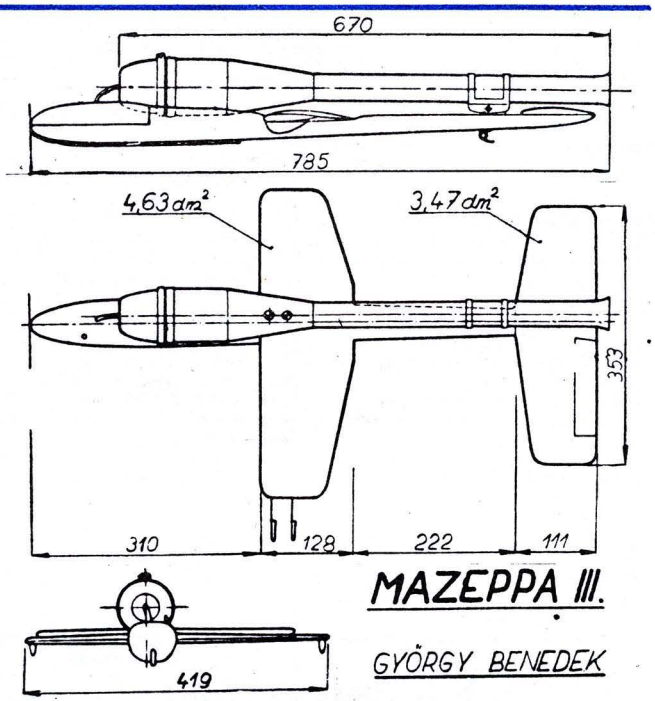
In Zusammenhang mit den Berichten über die WM '87 in Schwerin im Schiffsmodellsport las ich beispielsweise über die Klassen FSR-E 2 kg, FSR-3,5 usw. Was ist eigentlich darunter zu verstehen?

Sabine Frohse, Rerik

FSR ist die Abkürzung für ferngesteuerte Superhet-Rennen. Es ist eine internationale Klasse für freigebaute oder vorbildgetreue Schiffsmodelle, mit denen Rennen auf einem speziellen FSR-Kurs ausgetragen werden. Die Klasse FSR ist in Unterklassen eingeteilt, für Modelle mit Verbrennungsmotor nach den Hubraumgrößen in FSR-3,5; FSR-6,5; FSR-15 und FSR-35 sowie für Modelle mit Elektromotor in FSR-E 2 kg und FSR-E über 2 kg. Dabei bedeuten die Massezahlen, daß die Modelle jeweils eine Gesamtmasse bis maximal 2 kg bzw. eine Masse über 2 kg haben dürfen.

Aktuelles von Gestern

Mit diesem leinengesteuerten Flugmodell mit Schubrohr sorgte der ungarische Modellflieger Georg Benedek vor 30 Jahren für Aufregung. Mit 281,1 km/h stellte er in dieser Klasse einen neuen Weltrekord auf. Einige technische Daten des Modells: Masse 960 g, Masse des Schubrohres 379 g, Brennkammerdurchmesser 75 mm.



Woanders gelesen

Modelist Konstruktor (UdSSR), 11/87: Baupläne der Su-26M sowie des russischen Linienschiffes PETROPAWLOWSK, Konstruktionsunterlagen für ein Rennboot der Klasse F1-V15.

„automobil" (CSSR), 11/87: Vierseitenriß und Detailfotos des Lada 2107, die Autotypen Tschaika M13 und Sil 4104 werden vorgestellt.

„modelar" (ČSSR), 11/87: Su-25K, Jak-7, Weltmeisterschaft für Raketenmodelle, Panzermotorboot BK-2, Europameisterschaft für RC-Automodelle.

Philatelie

Schiffahrt

Je eine Emission der DDR und der UdSSR berichtet von einer bahnbrechenden Neuerung im Seeverkehr – der Eisenbahnfährverbindung Mukran/Klaipeda. Während eine der beiden Zusammendruckmarken der DDR eine Schnittdarstellung der auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar gebauten Zweideck-Fährschiffe zeigt (50/50 Pf), ist das Fährschiff auf dem sowjetischen Wertzeichen aus der Draufsicht dargestellt.

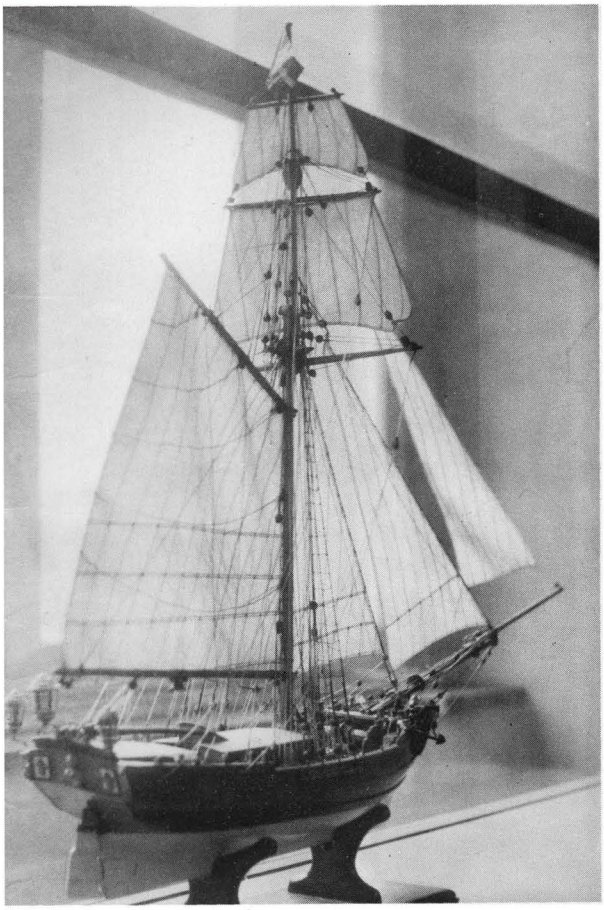
Die UdSSR und Österreich legten kürzlich je eine Emission mit Abbildungen von Binnenfahrgastschiffen auf. Auf den sowjetischen Wertzeichen handelt es sich um die MAXIM GORKI (5 Kop), die ALEXANDER PUSCHKIN (10 Kop) sowie die SOWJETSKI SOJUS (30 Kop). Österreich bildete anläßlich der seit 100 Jahren betriebenen Achensee-Schiffahrt ein Passagierfahrgastschiff ab (4 S).

Spruch des Monats

Mit kleinen Lastern
fängt man an,
mit großen hört man auf.

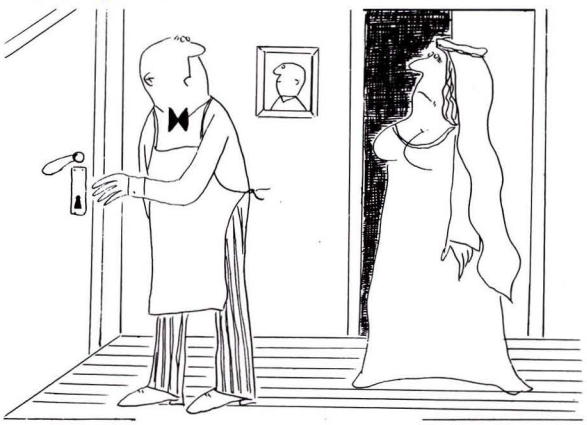
(Sprichwort)

TEXTE: KÖPKE, PAPSDORF, SCHWADE, SOHN, aus: modelar,
FOTOS: PAPSDORF, PFEIL, SOHN, aus: modelar, FMT,



Im Museum entdeckt

◄ ◄ ◄ Unter den Ausstellungsstücken der Schiffahrtsabteilung des Verkehrsmuseums Dresden befindet sich ein hervorragendes Modell einer schwedischen Postjacht des 18. Jahrhunderts. Sie dienten zum Personen-, Post- und Warentransport von Stralsund nach Ystad in Schweden. Sie stellten die ersten regelmäßigen Seeverbindungen über die Ostsee dar. Das Modell ist offenbar nach Chapman'schen Plänen gearbeitet worden. Es entspricht im wesentlichen dem Riß aus der Architectura Navalis Mercatoria PL.XLII, Nr. 5. Das Museum ist vom 1. April bis 30. September täglich außer montags von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr sowie in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr geöffnet.



Ich gehe noch mal schnell eine Stunde in den Bastelkeller.

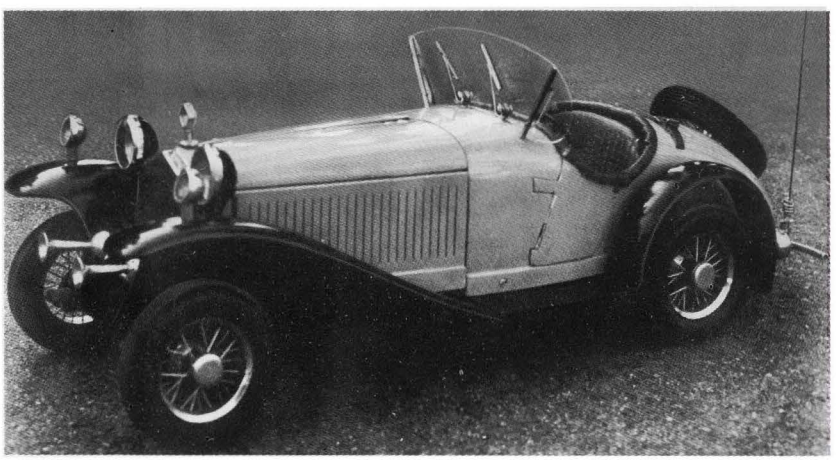
Freundschaftsdienst

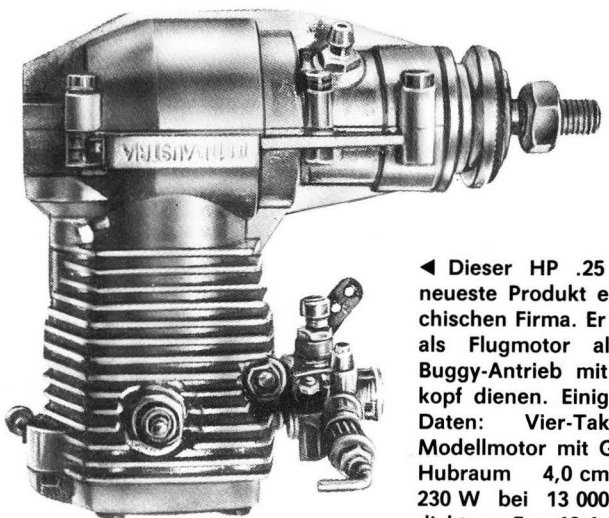
Suche Briefwechsel mit Modellsportlern, die sich dem Flugmodellbau der Klasse F4B widmen und über Erfahrungen verfügen. Pedro Carral Daniel, Apartado Postal 92, Ciego de Avila, Kuba.

Modellsport international

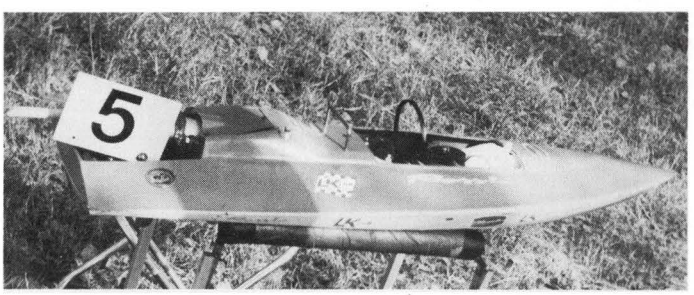
Dieses RC-gesteuerte Modell eines Kfz.-Veteranen baute ein bulgarischer Modellsportler. Der Fertigungsmaßstab ist 1:10. Er startete damit in der Klasse D1, die auch bei uns wieder gefördert werden soll. ► ► ►

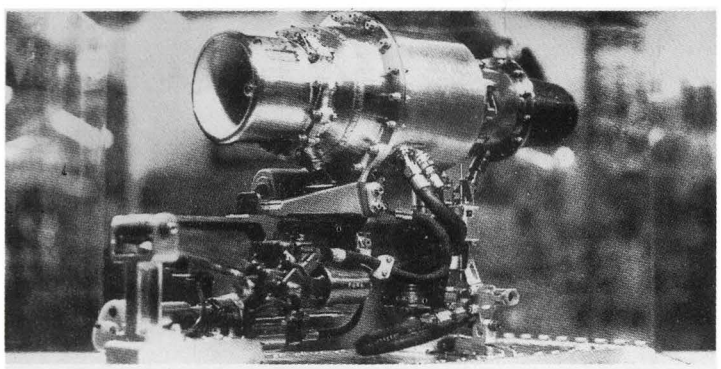
*





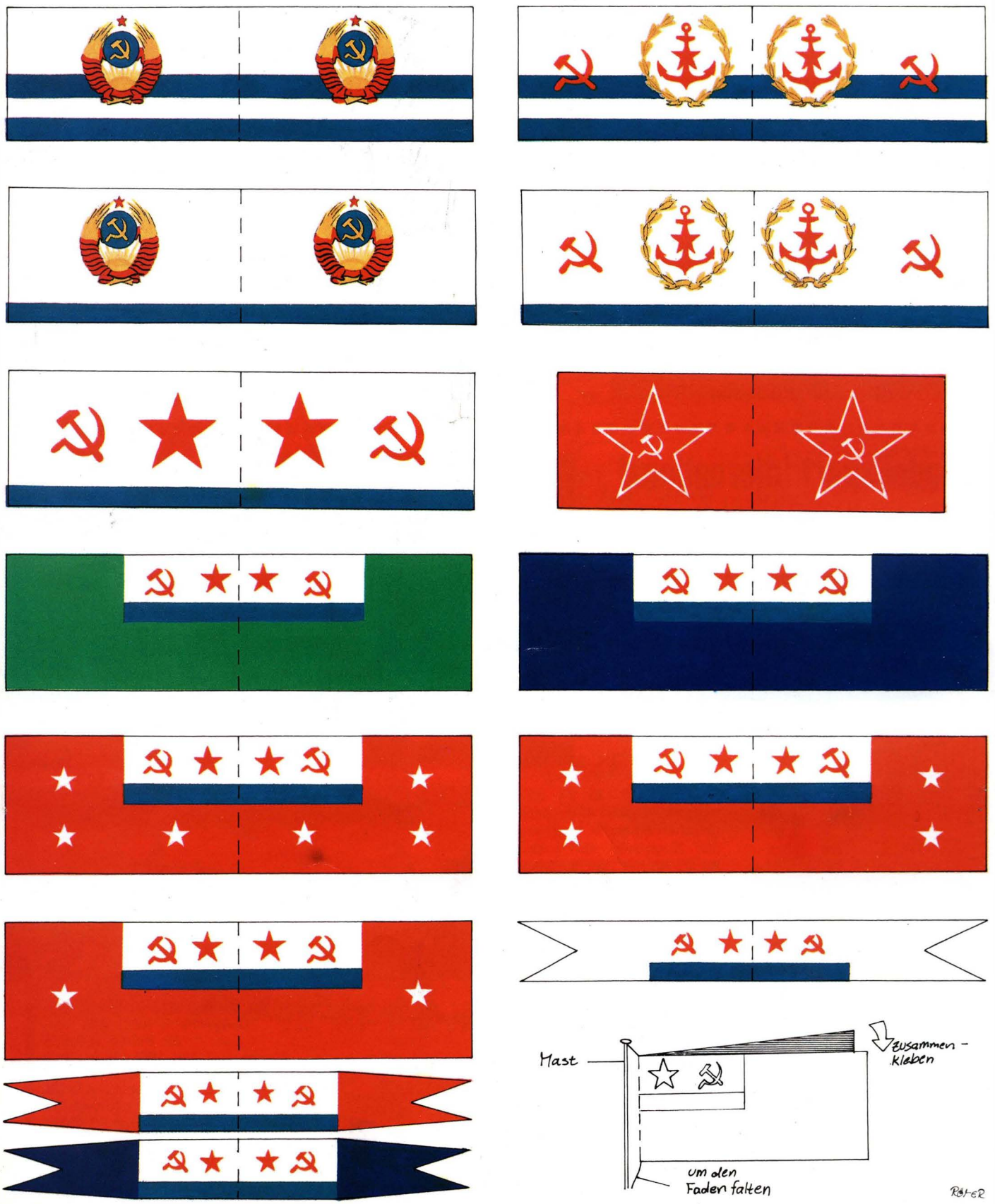
◄ Dieser HP .25 VT ist das neueste Produkt einer österreichischen Firma. Er kann sowohl als Flugmotor als auch als Buggy-Antrieb mit Spezialkühlkopf dienen. Einige technische Daten: Vier-Takt-Einzylinder-Modellmotor mit Glühzündung, Hubraum 4,0 cm^3, Leistung 230 W bei 13 000 min^{-1}, Verdichtung E = 12:1.





◄ Auf der Nürnberger Spielwarenmesse wurde ein „preiswertes" Klein-Turbinenstrahltriebwerk präsentiert: Der Verkaufspreis lag etwa bei 50 000 DM! Damit bleibt dies wohl ein Traum der Modellbauer. Technische Daten: 7,5 kg schwer, Maximalschub 26,0 kg, Benzinverbrauch 36,5 kg/h.

▲ Bruno Sieber (BRD) war überraschend nach den Vorläufen in der Klasse FSR-V15 bei der WM 1986 hinter Titelverteidiger Joachim Hof mit 83 Runden an der Spitze des gesamten Feldes zu finden. Im Finale fehlte dann doch etwas die Routine. Mit Platz 10 war der Weltmeisterschaftsneuling jedoch am Ende trotzdem sehr zufrieden.

modell bau heute

Flaggen und Wimpel der Seekriegsflotte der UdSSR